



# **Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB 2012)**

gültig ab 12.04.2011

---

DB Netz AG

---

Zentrale

---

I.NMN

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1 Allgemeine Informationen</b>	<b>1</b>
1.1 Einleitung	1
1.2 Geltungsbereich	1
1.2.1 RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)	1
1.2.2 Bahnen auf Schweizer Gebiet	2
1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB	2
1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum	2
1.5 Ansprechpartner	3
1.5.1 Ansprechpartner der DB Netz AG	3
1.5.2 Weitere Ansprechpartner	3
1.6 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen Betreibern der Schienenwege (BdS)	4
<hr/>	
<b>2 Zugangsbedingungen</b>	<b>5</b>
2.1 Einleitung	5
2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen	5
2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung	5
2.2.2 Grundsatz-INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG	5
2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen	6
2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden	6
2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die DB Netz AG	6
2.3.3 GSM-R	7
2.3.4 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk sowie Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken	8
2.3.5 Besondere Zugangsbedingungen für die Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt und die Nord-Süd - Verbindung Berlin:	9
2.3.6 Besondere Zugangsbedingungen für die Schnellfahrstrecken (SFS) Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart:	9
2.3.7 Besondere Zugangsbedingungen für die Flughafenverbindung Berlin-Brandenburg International (BBI) (Abzweig Selchow über den Bahnhof BBI bis zum Abzweig in den Bahnhof Schönefeld Süd)	10
2.3.8 Besondere Zugangsbedingungen für den Leipziger City-Tunnel	10
2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)	10
2.5 Lauffähigkeit	10
2.6 Gefahrgut	11
<hr/>	
<b>3 Infrastruktur</b>	<b>12</b>
3.1 Einleitung	12
3.2 BdS der Nachbarländer	12
3.3 Netzbeschreibung	12
3.3.1 Gleisanzahl	12
3.3.2 Spurweite	12
3.3.3 Strecken und Streckenabschnitte	12
3.3.4 Betriebsstellen	13
3.3.5 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge	13
3.3.6 Lichtraum- und Ladungsprofile	13

# Inhaltsverzeichnis

3.3.7 Streckenklasse	13
3.3.8 Verkehrsart	13
3.3.9 Streckenneigungen	13
3.3.10 Geschwindigkeiten	13
3.3.11 Energieversorgung	13
3.3.12 Neigetechnik	14
3.3.13 Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung	14
3.3.14 Kommunikationssystem	14
3.3.15 Wirbelstrombremse	14
3.3.16 Betriebsverfahren	14
3.3.17 Baustellen	14
3.3.18 Streckenöffnungszeiten	14
3.3.19 Kapazitätsbindung	14
3.3.20 Längere Güterzüge	14
3.4 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	16
3.4.1 Gefahrgut	16
3.4.2 Dampflokomotiven	16
3.4.3 Ökologische Restriktionen	16
3.4.4 Tunnelrestriktionen	17
3.4.5 Brückenrestriktionen	18
3.4.6 Besondere Schienenwege	18
3.4.7 Überlastete Schienenwege	20
3.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur	21
3.5.1 Einleitung	21
3.5.2	21
3.5.3 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	22
3.5.4 Räumung benutzter Infrastruktur	23
3.6 Ausblick Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG	24
3.6.1 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2012	24
3.6.2 Wechsel von Betriebsverfahren	25
3.6.3 Abgabe von Infrastruktur	25
<b>4 Kapazitätszuweisung</b>	<b>26</b>
4.1 Einleitung	26
4.2 Trassenanmeldungen	26
4.2.1 Netzfahrplan	26
4.2.2 Gelegenheitsverkehr	31
4.2.3 Kooperation im internationalen Verkehr	35
4.2.4 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	36
4.2.5 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte	37
4.3 Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen	37
4.3.1 Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement	38
4.3.2 Zu benachrichtigende Stellen	38
4.3.3 Notfallmanagement	38
4.3.4 Busnotverkehr im Personenverkehr	38
4.3.5 Ansprechpartner	39
4.4 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur	39

# Inhaltsverzeichnis

4.5 Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen	39
4.6 Rahmenverträge	39
4.6.1 Allgemeines	39
4.6.2 Laufzeit	40
4.6.3 Anmeldung	40
4.6.4 Bearbeitung	41
<hr/>	
<b>5 Leistungen</b>	<b>43</b>
5.1 Einleitung	43
5.2 Pflichtleistungen	43
5.3 Zusatzleistungen	43
5.4 Nebenleistungen	44
<hr/>	
<b>6 Entgeltgrundsätze</b>	<b>46</b>
6.1 Einleitung	46
6.2 Trassenpreissystem	48
6.2.1 Nutzungsabhängige Komponente	49
6.2.2 Leistungsabhängige Komponente	51
6.2.3 Sonstige Entgeltkomponenten	56
6.2.4 Beschlossene oder vorgesehene Entgeltänderungen	61
6.2.5 Sonstiges	61
6.3 Zusatzleistungen	62
6.4 Nebenleistungen	63
<hr/>	
<b>7 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG</b>	<b>67</b>
7.1 Grundsätze des Vertragsverhältnisses	67
7.1.1 Geltungsbereich	67
7.1.2 Veröffentlichung und Änderungen der ABN	67
7.1.3 Abschluss der Verträge zur Nutzung von Trassen	67
7.1.4 Leistungsumfang	69
7.1.5 Umfang der Nutzung von Trassen	69
7.1.6 Nichtnutzung von Trassen	69
7.1.7 Genehmigungen, Erlaubnisse und Bescheinigungen	70
7.1.8 Infrastrukturqualität	70
7.1.9 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	71
7.1.10 Nutzermehrheit	71
7.2 bleibt frei	71
7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen	71
7.3.1 Grundsatz	71
7.3.2 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk	71
7.3.3 Anforderungen an das Personal des EVU	72
7.3.4 Arbeitsschutz	72
7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Zugfahrten	72
7.3.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU	74
7.3.7 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis	74
7.4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung	75

## Inhaltsverzeichnis

7.4.1 Betriebsstörungen	75
7.4.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	75
7.4.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	77
7.4.4 Gefahren für die Umwelt	77
7.5 Haftung	78
7.5.1 Grundsatz	78
7.5.2 Unbekannter Schadensverursacher	78
7.5.3 Haftpflichtversicherung	78
7.6 Nutzungsentgelt	79
7.6.1 Berechnungsgrundlage	79
7.6.2 Umsatzsteuer	79
7.6.3 Zahlungsbedingungen/Fälligkeit	79
7.6.4 Ausschluss von Einwendungen	79
7.6.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen	79
7.6.6 Verzug	80
7.6.7 Ungerechtfertigte Preisvorteile	81
7.6.8 Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner	81

## Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
ABN	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
APS	Anlagenpreissystem
aT	außergewöhnliche Transporte
BAV	Bundesamt für Verkehr
BdS	Betreiber der Schienenwege
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BÜ	Bahnübergang/Bahnübergänge
BZ	Betriebszentrale
Bza	Beförderungszusage
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EIV	Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 96/48/EG)
ESiV	Eisenbahnsicherheitsverordnung
ESO	Eisenbahn Signalordnung
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahnen und Binnenschifffahrt
GNT	Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge
Grundsatz-INV	Infrastrukturnutzungsvertrag, der Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail
IBN	Inbetriebnahme/Inbetriebnahmetermin
ISR	Infrastrukturregister
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 2001/16/EG)
KoRil	Konzernrichtlinie
KV	Kombinierter Verkehr
LeiDis-NK	Leitsystem zur Netzdisposition Kunde
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG
NFLS	Notfalleitstelle
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsvereinbarung
ÖRil (Zp)	Örtliche Richtlinien für das Zugpersonal
OSS	One-Stop-Shop
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RIC	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RIL	Richtlinie
RIS	Reisendeninformationssystem
RIV	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr
RNE	RailNetEurope

## Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
Sifa	Sicherheitsfahrschaltung
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
ZB	Zugangsberechtigte

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1:** Netzzugangsrelevantes Regelwerk - Nachweis der Bekanntgaben
- Anlage 2:** Netzzugangsrelevantes Regelwerk - Zusammenstellung
- Anlage 3:** Karten für die Infrastrukturmerkmale 2011
- Anlage 4:** Karten für die Infrastrukturmerkmale 2012
- Anlage 5:** GSM-R AGB
- Anlage 6.1:** Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 5200 Gemünden (Main) - Würzburg, 5910 Würzburg - Fürth (Bay) und 5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg
- Anlage 6.2:** Nutzungsvorgaben zu der überlastet erklärten Strecke 3600 Hailer-Meerholz - Fulda
- Anlage 6.3:** Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 4000 Offenburg - Abzw. Gundelfingen und 4000 Abzw. Leutersberg - Weil am Rhein
- Anlage 7:** Richtlinie 420.9001 „Kodierung der Zusatzverspätungen“

# 1 Allgemeine Informationen

---

## 1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die DB Netz AG gemäß § 4 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) die für ihr Streckennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit ihren Kunden umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der DB Netz AG ermöglichen und erleichtern. In den SNB finden Sie Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für die Nutzung des Schienennetzes der DB Netz AG. Darüber hinaus informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz und darüber, was Sie bei der Anmeldung von Fahrplantrassen beachten müssen.

---

## 1.2 Geltungsbereich

Die SNB gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Anmeldung und Nutzung von Trassen sowie der hiermit verbundenen oder anderweitigen Inanspruchnahme von Trassengleisen und sonstiger nutzungsbezogener Leistungen der DB Netz AG durch Zugangsberechtigte (ZB) nach § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ergibt. Sie gelten ebenfalls für die Geschäftsbeziehungen der DB Netz AG mit Haltern von Eisenbahnfahrzeugen gemäß §§ 31, 32 AEG, soweit diese in gleicher Weise Leistungen in Anspruch nehmen wie Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)/ZB.

Als Trassengleise im Sinne dieser SNB gelten dabei insbesondere die Gleise der freien Strecke und die Hauptgleise in den Betriebsstellen. Wegen örtlicher Besonderheiten wenden Sie sich bitte an unsere Ansprechpartner in den Regionalbereichen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen gelten die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG“ (NBS).

Das Streckennetz der DB Netz AG ist territorial auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt. Strecken, Streckennetze und -abschnitte, die nicht Bestandteil des Streckennetzes der DB Netz AG sind, werden nicht berücksichtigt. Das gilt auch für Strecken, die von der DB Netz AG an andere Betreiber von Schienenwegen/Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Wege der Verpachtung oder des Verkaufs abgegeben worden sind.

Grenzübergänge zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber und die für diese Abschnitte geltenden Besonderheiten sind unter Ziffer 2.3.4 aufgeführt.

Für folgende Infrastrukturen bestehen Besonderheiten:

### 1.2.1 RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)

Die SNB gelten auch für die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH als Tochtergesellschaft der DB Netz AG. Soweit nicht im Folgenden aufgeführt, finden Sie Einzelheiten zur Infrastruktur und Ansprechpartner im Bereich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unter [www.suedostbayernbahn.de](http://www.suedostbayernbahn.de), [www.erzgebirgsbahn.de](http://www.erzgebirgsbahn.de), [www.oberweissbacher-bergbahn.de](http://www.oberweissbacher-bergbahn.de), [www.kurhessenbahn.de](http://www.kurhessenbahn.de) und [www.westfrankenbahn.de](http://www.westfrankenbahn.de).

### 1.2.2 Bahnen auf Schweizer Gebiet

Die DB Netz AG betreibt auf Grundlage der Staatsverträge zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 1852 ff. Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet unter Wahrung der Schweizer Hoheitsrechte. Diese SNB gelten insoweit nicht für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet. Die räumliche Lage dieser Strecken und die anzuwendenden Rechtsgrundlagen sind ersichtlich unter:

[www.dbnetze.com/schweiz](http://www.dbnetze.com/schweiz)

Für den Trassenzugang zu diesen Strecken gelten die "Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG, Infrastruktur Schweiz."

Ein in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenes EVU benötigt dazu eine durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern ausgestellte Sicherheitsbescheinigung und eine mit

DB Netz AG, Infrastruktur Schweiz  
Schwarzwaldallee 200  
CH-4058 Basel

abgeschlossene Netzzugangsvereinbarung gem. der schweizerischen Eisenbahn-Netzzugangsvereinbarung (NZV). Bitte beachten Sie, dass der innerdeutsche Streckenabschnitt zwischen Grenzach und Erzingen (Baden) nur über Schweizer Hoheitsgebiet respektive über die nicht von der DB Netz AG betriebene Strecke Lauchringen - Hintschingen mit dem übrigen innerdeutschen Streckennetz in Verbindung steht.

---

### 1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2012 der DB Netz AG werden zum 10.12.2010 veröffentlicht. Die in den SNB 2012 enthaltenen Änderungen der SNB 2011 treten am 12.04.2011 vorbehaltlich etwaiger Widersprüche der Bundesnetzagentur in Kraft. Die SNB 2011 verlieren, soweit sie durch die SNB 2012 geändert worden sind, zu diesem Zeitpunkt ihre Gültigkeit. Zur Geltungsdauer der Leistungen, Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte beachten Sie bitte den Hinweis unter Ziffer 6.1 Einleitung 3. Absatz, zum Wirksamwerden der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG Ziffer 7.1.2.2.

---

### 1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum

Die SNB und Änderungen der SNB werden im Internet unter der Adresse [www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg) in der Rubrik Netzzugang veröffentlicht. Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Auf Wunsch sendet Ihnen die DB Netz AG die SNB als Druckstück gegen ein Entgelt von 80 € zu. Der Download in pdf-Form ist natürlich kostenfrei.

Herausgeber der SNB:

DB Netz AG  
Grundsätze Netzzugang/Regulierung (I.NMN)  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt

Redaktionsstand: 29.03.2011

## 1.5 Ansprechpartner

### 1.5.1 Ansprechpartner der DB Netz AG

Die DB Netz AG ist dezentral organisiert. Eine individuelle Kundenbetreuung wird durch die Zentrale in Frankfurt am Main und die sieben Regionalbereiche gewährleistet.

Ansprechpartner	Themenbereich
Regionales Kundenmanagement	Kundenberatung/Betreuung hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren, Netzzugang in verkehrlicher und infrastruktureller Hinsicht; Gestaltung und Abwicklung von Infrastruktur-Nutzungsverträgen, Abrechnung von Nutzungsentgelten
Abteilungen des Bereichs Fahrplan	Konstruktion Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr, Spezielle Trassierungsfragen, außergewöhnliche Sendungen, Baubetriebliche Zugregelung, Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr
Kundencenter Netzfahrplan	Trassenanmeldung zum Netzfahrplan, Annahme der Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan, Netzfahrplanentwurf, Trassenangebote zum Netzfahrplan, Anmeldung von Rahmenverträgen, Rahmenvertragsangebote
One-Stop-Shop (OSS)	Beratung zum Netzzugang/Planung von grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen

Details zu den Ansprechpartnern der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

[www.dbnetze.com/oss](http://www.dbnetze.com/oss)

### 1.5.2 Weitere Ansprechpartner

Ansprechpartner	Themenbereich	Link
DB Energie GmbH	16,7 Hz-Bahnstrom/Gleichstrom, Vorheizen von Reisezügen und Bereitstellung von Brennstoffen	<a href="http://www.dbnetze.com/energie">www.dbnetze.com/energie</a>
DB Station und Service AG	Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen	<a href="http://www.dbnetze.com/stationsnutzung">www.dbnetze.com/stationsnutzung</a>
DB Kommunikationsdienste GmbH	Bezug des netzzugangsrelevanten bzw. betrieblich-technischen Regelwerks der DB Netz AG	<a href="mailto:dzd-bestellservice@deutschebahn.com">dzd-bestellservice@deutschebahn.com</a>
RailNetEurope (RNE)	Verbund europäischer Schieneninfrastrukturbetreiber, internationale Koordination und Harmonisierung von Marketing- und Vertriebsaufgaben	<a href="http://www.railneteuropa.com">www.railneteuropa.com</a>
Genehmigungsbehörden	Liste der zuständigen Behörden für	<a href="http://www.dbnetze.com/kontakte">www.dbnetze.com/kontakte</a>

Ansprechpartner	Themenbereich	Link
den	das Erteilen von Genehmigungen gemäß § 6 AEG an Eisenbahnen	

## 1.6 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen Betreibern der Schienenwege (BdS)

Die DB Netz AG arbeitet bei der Zuweisung von Zugtrassen mit anderen BdS in Europa zusammen. Die DB Netz AG ist Mitglied im RailNetEurope (RNE), einer Vereinigung von BdS in Europa ([www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com)).

Die an RNE beteiligten BdS haben ein Netzwerk aus nationalen One Stop Shops (OSS) eingerichtet. Die OSS geben interessierten EVU/ZB Informationen über den Netzzugang im Inland des jeweiligen OSS, den Netzzugang auf ausländischen Schienennetzen und nehmen grenzüberschreitende Trassenanmeldungen gemäß 4.2.3.2 entgegen ([oss@deutschebahn.com](mailto:oss@deutschebahn.com)).

Zusätzliche Informationen sind im „Leitfaden der DB Netz AG für grenzüberschreitende Verkehre“ enthalten, der auf der Internetseite der DB Netz AG eingesehen werden kann:

[www.dbnetze.com/internationaleverkehre](http://www.dbnetze.com/internationaleverkehre)

Dieser Leitfaden ist nicht Bestandteil der SNB.

## 2 Zugangsbedingungen

### 2.1 Einleitung

Für den Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG gibt es allgemeine Zugangsbedingungen aus rechtlicher und betrieblich-technischer Sicht. Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten und die Beförderung von Gefahrgut gelten zusätzlich besondere Bedingungen.

### 2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen

Rechtliche Zugangsbedingungen für Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 bzw. Abs. 3 AEG sind das Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen sowie der Abschluss eines Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrages (Grundsatz-INV) auf der Basis der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN).

Das Muster eines Grundsatz-INV stellen wir unter nachfolgendem Link zur Verfügung:

[www.dbnetze.com/inv](http://www.dbnetze.com/inv)

#### 2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung

Grundvoraussetzung für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG ist die Zulassung als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt (§ 6 Abs. 1 AEG). Dazu wird – unbeschadet der Regelung für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 Abs. 8 AEG – eine Betriebsgenehmigung verlangt, die nach § 6 Abs. 2 AEG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen ist. Soweit Sie als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen will (§ 31 AEG), die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG benutzen wollen, bedürfen Sie hierfür einer Sicherheitsbescheinigung (§ 7a AEG, § 4 ESiV). ZB, die ihrerseits keine Genehmigung oder Sicherheitsbescheinigung beantragen können, sind dafür verantwortlich, dass die von ihnen beauftragten EVU über diese Bescheinigung verfügen.

Die Genehmigungen sind zu beantragen:

- für Eisenbahnen des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt
- für Nichtbundeseigene Eisenbahnen bei den Landesbehörden

Die Genehmigung ist gem. § 6 Abs. 2 AEG an Bedingungen geknüpft, die durch den Antragsteller im Vorfeld erfüllt sein müssen und durch die jeweils zuständigen Behörden geprüft werden. Näheres erfahren Sie unter [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de) oder bei den Ansprechpartnern der Genehmigungsbehörden. Siehe hierzu:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

#### 2.2.2 Grundsatz-INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG

Eine weitere rechtliche Zugangsbedingung gemäß § 14 Abs. 6 AEG ist der Abschluss eines Grundsatz-INV auf Grundlage der jeweils gültigen ABN. Die ABN sind verbindlicher Bestandteil der SNB und werden in Kapitel 7 dargestellt.

## 2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen

Die betrieblich-technischen Zugangsbedingungen dienen der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Fahrweg. Das EVU bzw. der Halter muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei im Netz zum Einsatz kommen und insbesondere die Anforderungen gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen. D. h., Fahrzeuge müssen über eine Abnahme nach § 32 EBO bzw. eine Inbetriebnahme genehmigung nach TEIV verfügen. Die zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt sich nach § 3 Abs. 2 EBO (Link zu Ansprechpartnern siehe Ziffer 1.5.2).

### 2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden

Die Abnahme/Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständige Behörde ist eine öffentlich-rechtliche Voraussetzung für den Fahrzeug-Einsatz im Geltungsbereich der EBO. Sie ist eine technische Prüfung und dient der behördlichen Feststellung sowie Bestätigung (Abnahmebescheid/Genehmigungsbescheid), dass die betreffenden Fahrzeuge den Bestimmungen der EBO, den anerkannten Regeln der Technik und den gesamten übrigen öffentlich-rechtlichen Regeln, die die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Bereich der Eisenbahnen beschreiben, entsprechen.

Sollte das zum Einsatz vorgesehene Fahrzeug konstruktionsbedingt von den Vorgaben der EBO abweichen (z. B. durch Überschreitung der Fahrzeugbegrenzung), so sind im Zusammenhang mit der Abnahme bei der zuständigen Aufsichtsbehörde Anträge auf Zulassung einer Ausnahme oder Erteilung einer Genehmigung zu stellen. Welche Behörde für den Antrag zuständig ist, regelt § 3 EBO.

Näheres finden Sie unter [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de)

### 2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die DB Netz AG

Grundsätzlich bedarf es keiner besonderen Freigabe von Fahrzeugen der EVU/ZB. Nur wenn ein störungsfreier Fahrzeugeinsatz nicht möglich ist und das EVU/ZB eine streckenbezogene Freigabe beantragt, wird die DB Netz AG diese erteilen, wenn folgende Kompatibilitätskriterien (aufgrund von Auflagen für die Abnahme/Inbetriebnahme genehmigung oder zuvor behördlich geforderter Voraussetzungen) dies zulassen:

1. Lichtraumbedarf - d. h. Überschreitung der zulässigen Fahrzeugbegrenzung; kann auch beim Halt durch ausklappende/ausfahrende Stufen und aufschwingende Türen gegeben sein.
2. Fahrwegbeanspruchung - d. h. erhöhte Verschleißwirkung oder ungünstige Lasteinwirkung (Lastverteilung) auf Fahrbahn wie auch Ingenieurbauwerke.
3. Elektromagnetische Verträglichkeit - d. h. Störwirkung des Fahrzeugs und Fehlmeldung bei Gleisschaltmitteln und Gleisfreimeldeeinrichtungen.
4. Ausrüstung - z. B. Kompatibilität der netz-/fahrzeugseitigen Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen in ihrer Wirkung wie auch Anordnung am Fahrzeug.
5. Energieversorgungseinrichtung - d. h. Zusammenwirken Fahrzeug/Stromabnehmer/Oberleitung.

Mit der streckenbezogenen Freigabe werden die Anforderungen und Einsatzbedingungen im Interesse eines sicheren sowie störungs- und fehlerfreien Einsatzes des Fahrzeuges zwischen EVU/Halter des Fahrzeugs und der DB Netz AG vereinbart. Sie wird je nach Einsatzbereich für einzelne Relationen, Teilnetze oder für das gesamte Streckennetz der DB Netz AG erteilt.

Ansprechstellen und Adressen der Genehmigungsstellen finden Sie unter:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

### 2.3.3 GSM-R

#### **GSM-R als Zugangsbedingung auf Strecken (Zugfunk)**

GSM-R ist gemäß Richtlinie 810.0300A06 ein Netzzugangskriterium. Das führende Fahrzeug muss mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R Zugfunk-Endgerät inklusive einer für diese Einsatzzwecke bestimmten SIM-Karte ausgestattet sein.

Nähere Angaben zu GSM-R sind in Anlage 5 der SNB veröffentlicht.

Das Regelwerk für GSM-R Zugfunk selbst (Richtlinie 810.0300A06) ist im Internet unter:

[www.dbnetze.com/zugfunkregelwerke](http://www.dbnetze.com/zugfunkregelwerke) veröffentlicht.

#### **GSM-R in Rangierbereichen**

Künftig wird der digitale Rangierfunk GSM-R den analogen Rangierfunk bei der DB Netz AG in weiten Bereichen ersetzen. Die schrittweise Einführung hat bereits begonnen. Dies bedeutet im Einzelnen:

- In den bereits auf Rangierfunk GSM-R umgestellten Bereichen ist die Verständigung mit den Betriebsstellen der DB Netz AG nur noch über GSM-R möglich. Die ortsfesten Teilnehmer der DB Netz AG sind über den analogen Rangierfunk nicht mehr erreichbar. Die Verständigung der mobilen Teilnehmer der EVU untereinander ist hiervon unberührt und liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen EVU/ZB.
- Die Bekanntgabe der Einführungsstermine für Rangierfunk GSM-R sowie der umzustellenden Bereiche erfolgt
  - über die örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408.01-09 für das Zugpersonal (ÖRil Zp)
  - über einen Kundenbrief mit mindestens vierwöchigem Vorlauf
  - über eine Information im Internet unter der Adresse:  
[www.dbnetze.com/rangierfunkmigration](http://www.dbnetze.com/rangierfunkmigration)
- Die Bekanntgabe der Abschaltung des analogen Rangierfunks erfolgt ebenfalls orts- und datumsbezogen mit mindestens vierwöchigem Vorlauf per Kundeninformationsschreiben und über Internet.

Im Regelwerk der RiL 481.0302 "Grundlagen für die Verbindungen des GSM-R-Rangierfunks" sind die anzuwendenden Verfahrensabläufe beschrieben.

Im Zeitraum der Einführung oder aufgrund örtlicher Gegebenheiten können sich ortsbezogen Ausnahmen und Abweichungen ergeben (z. B. Beibehaltung analoger Rangierfunk, Nutzung von Public GSM). Diese Abweichungen werden in den ÖRil Zp dargestellt und, soweit erforderlich, über die oben beschriebenen Wege kommuniziert.

### 2.3.4 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk sowie Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken

#### Netzzugangsrelevantes Regelwerk

Netzzugangsrelevantes Regelwerk ergibt sich aus diesen SNB sowie aus Anlage 2. Es wird grundsätzlich einmal jährlich im Rahmen des SNB-Prozesses aktualisiert. Sicherheitsrelevante Regelungen werden auch fortlaufend aktualisiert, soweit sie, z. B. aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts, insbesondere in Form von Entscheidungen des Eisenbahnbundesamtes als Aufsichtsbehörde erforderlich werden.

#### Betrieblich-technisches Regelwerk

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG gelten die Bestimmungen des betrieblich-technischen Regelwerks. Diese werden im Internet unter [www.dbnetze.com/regelwerke](http://www.dbnetze.com/regelwerke) bereitgestellt. Sie sind nicht Bestandteil dieser SNB.

#### Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken

Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken sind im Internet unter [www.dbnetze.com/grenzbetriebsstellen](http://www.dbnetze.com/grenzbetriebsstellen) zusammengestellt. Sie sind nicht Bestandteil dieser SNB.

Neben den vorgenannten Regelwerken und Bestimmungen gelten die einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen.

Der erstmalige Zugang zu dem für das EVU/ZB jeweils netzzugangsrelevanten bzw. betrieblich-technischen Regelwerk ist Bestandteil der Pflichtleistungen der DB Netz AG. Es besteht die Möglichkeit, diese im Downloadbereich "Nutzungsbedingungen" kostenfrei abzurufen. Auf Verlangen werden die Unterlagen mit einem gedrucktem Exemplar der SNB gegen Erstattung der Aufwendungen in Höhe von 80 € zur Verfügung gestellt. Für weitere Zusendungen werden gesonderte Entgelte erhoben.

Gedruckte Exemplare der Richtlinien sind erhältlich bei:

DB Kommunikationstechnik GmbH  
Medien- und Kommunikationsdienste  
- Logistikcenter - Kundenservice  
Kriegsstraße 136  
76133 Karlsruhe  
  
Tel.: +49 (0) 721 938 5965  
Fax :+49 (0) 721 938 5509  
Email: [dzd-bestellservice@deutschebahn.com](mailto:dzd-bestellservice@deutschebahn.com)

An vorgenannter Stelle besteht auch die Möglichkeit, aktuelle Bezugspreise für Druckexemplare abzufragen, sowie sich in den Verteiler der Regelwerke aufnehmen zu lassen. Durch die Aufnahme in diesen Verteiler ist sichergestellt, dass EVU/ZB ohne besondere Anforderung die ggf. erscheinenden Berichtigungen/Bekanntgaben zu den Regelwerken erhalten.

#### Gewährleistung der Sicherheit und Einheitlichkeit im Bahnbetrieb

Die Anwendung und Beachtung des netzzugangsrelevanten und des betrieblich-technischen Regelwerks durch die Nutzer der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG gewährleistet die Sicherheit und Einheitlichkeit sowie die zuverlässige Handhabung der Betriebsverfahren. Diese Regelwerke sind anzuwenden, wenn die entsprechenden Aufgaben/Tätigkeiten durchgeführt werden und wenn der Einsatzort oder die Arbeitsverfahren dies erfordern. Gleiches gilt für die in den Regelwerken aufgeführten Anhänge, Vordrucke und Zusätze.

### **2.3.5 Besondere Zugangsbedingungen für die Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt und die Nord-Süd - Verbindung Berlin:**

Besondere betrieblich-technische Zugangsbedingungen sind grundsätzlich im netzzugangsrelevanten bzw. betrieblich-technischen Regelwerk enthalten (siehe Ziffer 2.3.4). Seit Mai 2006 stehen die Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt sowie die Nord-Süd-Verbindung Berlin zur Verfügung. Da die nachfolgend genannten Zugangsbedingungen noch nicht im Regelwerk enthalten sind, werden sie hier verbindlich veröffentlicht:

#### **Nord Südverbindung Berlin:**

- Der Einsatz von Dieselfahrzeugen ist nur in Ausnahme- und Notfällen (Abschleppen eines havarierten elektrisch betriebenen Triebfahrzeugs, Abschleppen eines von einer Oberleitungsstörung betroffenen Zuges und Instandsetzungs- oder Instandhaltungsarbeiten, die nur bei abgeschalteter Oberleitung stattfinden können) zugelassen.
- Kein Güterverkehr
- Geschlossenes System der Toilettenanlagen
- Kein Einsatz der Wirbelstrombremse

#### **Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt:**

- Die strukturelle Festigkeit der Fahrzeuge muss für die Belastung aus der Begegnung mit anderen Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit bis zu 300 km/h betragen kann, ausgelegt sein. Hierbei ist die Belastung bei Tunnelbegegnungen besonders zu berücksichtigen.
- Kein Güterverkehr
- Geschlossenes System der Toilettenanlagen
- DIN 5510-1 Brandschutzstufe 2 oder EBA-Brandschutzvorgaben E3 oder DIN/EN 45545-1 Betriebsklasse 3 oder TSI „Sicherheit für Eisenbahntunnel“ Betriebskategorie B

### **2.3.6 Besondere Zugangsbedingungen für die Schnellfahrstrecken (SFS) Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart:**

- Das Wagenzuggewicht für Züge des kombinierten Verkehrs (KV) auf der SFS Hannover - Würzburg und auf der SFS Mannheim - Stuttgart im Streckenabschnitt Abzw. Rollenberg - Stuttgart-Zuffenhausen ist auf maximal 1600 t begrenzt.
- Die strukturelle Festigkeit der Fahrzeuge einschließlich der Ladung muss für die Belastung aus der Begegnung mit anderen Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit bis zu 250 km/h betragen kann, ausgelegt sein. Hierbei ist die Belastung bei Tunnelbegegnungen besonders zu berücksichtigen.
- Geschlossenes System der Toilettenanlagen.
- Auf der SFS Hannover - Würzburg sind im Personenverkehr nur besonders auf Seitenwindverträglichkeit untersuchte Zugeinheiten zugelassen.
- Auf der SFS Hannover - Würzburg dürfen im Personenverkehr ohne die besondere Untersuchung auf die Seitenwindverträglichkeit nur Züge mit folgenden Zugbildungen verkehren:
- Triebzüge der BR 401, 402, 403/406, 409 (Thalys), 411, 415, 605

- lokbespannte Züge aus Fahrzeugen  $V_{zul} > 160$  km/h (auch mit führendem Steuerwagen) sowie
- sonstige lokbespannte Züge mit Triebfahrzeug an der Spitze.

### **2.3.7 Besondere Zugangsbedingungen für die Flughafenverbindung Berlin-Brandenburg International (BBI) (Abzweig Selchow über den Bahnhof BBI bis zum Abzweig in den Bahnhof Schönefeld Süd)**

- Der Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen ist nur in Ausnahme- und Notfällen (Abschleppen eines havarierten elektrisch betriebenen Triebfahrzeuges, Abschleppen eines von einer Oberleitungsstörung betroffenen Zuges und Instandsetzung- und Instandhaltungsarbeiten, die nur bei abgeschalteter Oberleitung stattfinden können) zugelassen.
- DIN 5510-1 Brandschutzstufe 3 oder EBA-Brandschutzvorgaben E2 oder DIN/EN 45545-1 Betriebsklasse 2 oder TSI „Sicherheit für Eisenbahntunnel“ Betriebskategorie A
- Kein Güterverkehr
- Geschlossenes System der Toilettenanlagen
- Kein Einsatz der Wirbelstrombremse

### **2.3.8 Besondere Zugangsbedingungen für den Leipziger City-Tunnel**

- DIN 5510-1 Brandschutzstufe 3 oder EBA-Brandschutzvorgaben E2 oder DIN/EN 45545-1 Betriebsklasse 2 oder TSI „Sicherheit für Eisenbahntunnel“ Betriebskategorie A
- Geschlossenes System der Toilettenanlagen

---

## **2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)**

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in der Größe oder den technischen Eigenschaften nicht den Vorgaben der EBO entsprechen, ist eine Beförderungszusage (Bza) erforderlich. Die Bza enthält alle Eigenschaften des Transports und die zu seiner Durchführung notwendigen betrieblichen Bedingungen. Für die Trassenanmeldung eines außergewöhnlichen Transports bei unseren Fahrplanabteilungen ist die vorherige Beantragung einer Bza unerlässlich. Näheres hierzu finden Sie in Ziffer 4.2.4 „Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte“.

### **Abweichungen von der EBO**

Nach den §§ 3 und 22 der EBO ist für alle Fahrzeuge, die in irgendeiner Art von den Bestimmungen der EBO abweichen, eine Zulassung oder Genehmigung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) oder des EBA erforderlich. Die jeweilige Zuständigkeit ist in den genannten Paragraphen aufgeführt. Um eine solche Ausnahmegenehmigung zu erlangen, benötigen Sie die spezifischen Fahrzeugdaten und eine Einschränkungsberechnung (welche entweder vom Fahrzeughersteller oder vom Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zu erstellen ist).

---

## **2.5 Lauffähigkeit**

Mit einer Lauffähigkeitsbescheinigung bestätigt der Kunde der DB Netz AG, dass ein defektes Fahrzeug unter den in der Lauffähigkeitsbescheinigung genannten Bedingungen betrieblich sicher gefahren werden kann. Eine Lauffähigkeitsbescheinigung muss von einem geprüften und zugelassenen Fahrzeugtechniker ausgestellt werden.

Lauffähigkeitsbescheinigungen müssen u. a. Aussagen enthalten:

- zum betriebssicheren Zustand der Aufbauten (bei Überschreitung der Umrissprofile ist eine Bza erforderlich),
- zum Zustand des Laufwerks und der daraus resultierenden zulässigen Geschwindigkeiten,
- zum Zustand der Zug- und Stoßeinrichtungen,
- zum Zustand der Bremse (wirksam/nicht wirksam).

---

### 2.6 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahnen und Binnenschifffahrt (GGVSEB) - geregelt.

Bei der Anmeldung von Transporten mit Gefahrgut beachten Sie bitte Ziffer 4.2.5 und bei der Zurverfügungstellung betrieblicher Informationen zu einzelnen Zugfahrten Ziffer 7.3.5.2.

In Einzelfällen bestehen verkehrlich-betriebliche Einschränkungen (vgl. Ziffer 3.4).

## 3 Infrastruktur

---

### 3.1 Einleitung

Das Streckennetz der DB Netz AG wird nach definierten Infrastrukturmerkmalen kartographisch dargestellt. Die jeweiligen Karten hierzu können als Anlage 3 und 4 der SNB im PDF-Format heruntergeladen werden.

Zusätzlich gibt die DB Netz AG detaillierte Informationen über die Kenndaten von Strecken im Infrastrukturregister (ISR) bekannt. Mit dem ISR wird gemäß den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) über die Kenndaten der betroffenen Strecken für alle Teilsysteme mit ortsfesten Anlagen informiert.

Das ISR ist zu erreichen über:

[www.dbnetze.com/isr](http://www.dbnetze.com/isr)

Auf die interaktive Karte des ISR kann direkt über [www.dbnetze.com/isr-karte](http://www.dbnetze.com/isr-karte) zugegriffen werden.

Hinweis: Bitte beachten Sie die technischen Nutzungsvoraussetzungen für diese Anwendung unter:

[www.dbnetze.com/isr-viewer](http://www.dbnetze.com/isr-viewer)

---

### 3.2 BdS der Nachbarländer

Die Infrastrukturbetreiber der Nachbarländer sind in der interaktiven Karte des ISR dargestellt. Die Internetseiten der angrenzenden Infrastrukturbetreiber sind über die dort angegebenen Links zu erreichen.

Informationen für EVU die von Deutschland in benachbarte Länder fahren wollen und für ausländische EVU die nach Deutschland fahren wollen sind bereitgestellt unter:

[www.dbnetze.com/international](http://www.dbnetze.com/international)

Ansprechpartner der OSS unserer Nachbarländer stehen unter nachfolgendem Link zur Verfügung:

[www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com)

---

### 3.3 Netzbeschreibung

#### 3.3.1 Gleisanzahl

Eine Darstellung der eingleisigen und zweigleisigen Strecken ist im ISR als Thema „Gleisanzahl“ hinterlegt.

#### 3.3.2 Spurweite

Die Regelspurweite auf den Strecken beträgt 1435 mm.

#### 3.3.3 Strecken und Streckenabschnitte

Streckenummer, Richtungskennzeichen und Kilometerangaben sind als Sachdaten in der interaktiven Karte des ISR beim jeweiligen Streckenabschnitt hinterlegt.

### 3.3.4 Betriebsstellen

In der interaktiven Karte des ISR sind die relevanten Betriebsstellen dargestellt. Die Darstellung von Gleisnummern, maximal nutzbarer Bahnsteiglänge sowie Bahnsteighöhe erfolgt in der interaktiven Karte des ISR in der Detailansicht zu den Betriebsellen.

### 3.3.5 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge

Tunnel, Brücken und Bahnübergänge sind als Merkmal in der interaktiven Karte des ISR hinterlegt.

Die folgenden Details können über die Sachdatenmasken abgerufen werden:

- für Tunnel: Name, Lage und Länge
- für Brücken: Name, Lage und Länge
- für Bahnübergänge: Bezeichnung, Lage und Kreuzungspartner.

### 3.3.6 Lichtraum- und Ladungsprofile

Die Lichtraumprofile sind im ISR als Thema „Lichtraumprofil“ und die Ladungsprofile als Thema „KV-Kodifizierung“ hinterlegt.

### 3.3.7 Streckenklasse

Die Streckenklassen sind im ISR als Thema „Streckenklasse“ hinterlegt.

Für die Streckenklasse eines Zuges ist die Streckenklasse des Fahrzeuges im Zug mit der höchsten Streckenklassenbewertung maßgebend.

Für die Ermittlung des für die Streckenklasse relevanten Gesamtgewichts von Fahrzeugen ist die Auslegungsmasse bei außergewöhnlicher Zuladung nach DIN EN 15663 anzuwenden.

Die Strecken der DB Netz AG werden in die Streckenklassen A - D4 nach DIN EN 15528 eingeteilt. Zusätzlich gelten nationale Erweiterungen. Weiterführende Informationen hierzu sind abrufbar unter:

[www.dbnetze.com/isr-grundsätze](http://www.dbnetze.com/isr-grundsätze)

### 3.3.8 Verkehrsart

Die Verkehrsart einer Strecke (Pz, Gz oder Mischverkehr Pz/Gz) ist im ISR als Thema „Verkehrsart“ hinterlegt.

### 3.3.9 Streckenneigungen

Die Streckenneigungen sind im ISR als Thema „Streckenneigung“ hinterlegt.

Bei Strecken mit einer Neigung von mehr als 40 Promille ist die Richtlinie 465 „Betrieb auf Steilstrecken; Besondere Vorschriften über das Bremsen“ zu beachten. Weiterführende Informationen hierzu sind abrufbar unter:

[www.dbnetze.com/regelwerke](http://www.dbnetze.com/regelwerke)

### 3.3.10 Geschwindigkeiten

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist im ISR als Thema „Geschwindigkeit“ hinterlegt.

### 3.3.11 Energieversorgung

Bis auf wenige Ausnahmen sind elektrifizierte Strecken mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet.

Die Ausrüstung einer Strecke mit Oberleitung oder Stromschienen ist im ISR als Thema „Traktionsart“ hinterlegt.

Die Art des Stromversorgungssystems ist im ISR als Thema „maximaler Zugstrom (Pz)“ für Personenzüge und „maximaler Zugstrom (Gz)“ für Güterzüge hinterlegt.

### 3.3.12 Neigetechnik

Die für den bogenschnellen Betrieb ausgerüsteten Strecken sind im ISR als Thema „Neigetechnik“ hinterlegt.

Für Fahrten im bogenschnellen Betrieb gelten die Vorgaben der Richtlinie 810.0212 Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes - Neigetechnik in Fahrzeugen (siehe Anlage 2 SNB).

### 3.3.13 Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Die Art der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme inklusive Bauformen sind im ISR als Thema „PZB“, „LZB“ und „ERTMS/ETCS“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/ETCS sind unter [www.dbnetze.com/etcs](http://www.dbnetze.com/etcs) zu finden.

### 3.3.14 Kommunikationssystem

Die Art des Kommunikationssystems ist im ISR als Thema „Kommunikationssystem“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/GSM-R sind unter [www.dbnetze.com/gsm-r](http://www.dbnetze.com/gsm-r) zu finden.

### 3.3.15 Wirbelstrombremse

Strecken auf den der Einsatz der Wirbelstrombremse als Betriebsbremse oder Schnellbremse zugelassen ist, sind im ISR als Thema „Wirbelstrombremse“ dargestellt.

### 3.3.16 Betriebsverfahren

Das auf einer Strecke anzuwendende Betriebsverfahren zum Verkehren von Zügen, Rangierfahrten u. a. (z. B. Zugmeldebetrieb nach Richtlinie 408, Zugleitbetrieb nach Richtlinie 436 oder FV-NE, Signalisierter Zugleitbetrieb nach Richtlinie 437, Sonderbestimmungen Berliner S-Bahn nach Richtlinie 432) ist im ISR als Thema „Betriebsverfahren“ hinterlegt.

### 3.3.17 Baustellen

Informationen zu Baustellen sind im Internet unter [www.dbnetze.com/baustellen](http://www.dbnetze.com/baustellen) zu finden.

### 3.3.18 Streckenöffnungszeiten

Informationen zu Öffnungszeiten der Strecken sind als Sachdaten zum Streckenabschnitt in der interaktiven Karte hinterlegt.

Die veröffentlichten Streckenöffnungszeiten sind auf den Gültigkeitszeiträumen des jeweiligen Netzfahrplans beschränkt. Für die Streckenöffnungszeiten des folgenden Netzfahrplans sind Trassenanmeldungen dieser Netzfahrplanperiode maßgeblich.

### 3.3.19 Kapazitätsbindung

Die durch Rahmenverträge gebundene Streckenkapazität ist im ISR als Thema „Kapazitätsbindung RV“ hinterlegt.

### 3.3.20 Längere Güterzüge

Beigefügte Tabellen enthalten die streckenabschnittsgenaue Darstellung der Relation Padborg - Maschen Rangierbahnhof auf der voraussichtlich zum Netzfahrplan 2011 die Einführung des Betriebes mit einer Zuglänge von bis zu 835 m (Gesamtzuglänge) erfolgt.

**Regellaufweg für bis zu 835 m-Züge \***

Strecke	Streckenabschnitt	von km	bis km
1000	DB Grenze (Padborg) – Flensburg Weiche	179,784	170,958
1040	Flensburg Weiche – Neumünster	170,958	74,261
1220	Neumünster – Hamburg-Eidelstedt	74,261	0,528
1234	Hamburg-Eidelstedt – Hamburg-Rotenburgsort	0,528	21,160
1280	Hamburg-Rotenburgsort – Maschen Rbf	39,990	21,741

**Umleitungsstrecken für bis zu 835 m-Züge \***

Strecke	Streckenabschnitt	von km	bis km
1220	Hamburg-Eidelstedt – Hamburg-Langenefelde	7,387	4,149
1232	Hamburg-Langenefelde – Hamburg-Rainweg	4,470	1,481
6100	Hamburg-Rainweg – Hamburg Hbf	291,530	287,130
1250	Hamburg Hbf – Abzw. Veddel	355,564	351,500
2200	Abzw. Veddel – Hamburg-Harburg	351,500	341,869
7606	Abzw. Wilhelmsburg – Hamburg-Wilhelmsburg	Weichenverbindung	
7607	Abzw. Wilhelmsburg – Hamburg-Wilhelmsburg	Weichenverbindung	
1255	Hamburg-Wilhelmsburg – Maschen Rbf	10,312	0,0
1280	Hamburg-Rotenburgsort – Maschen Rbf	39,990	21,741

Folgende ergänzende betriebliche Regelungen zu den Regelwerken sind für den Betrieb mit bis zu 835 m-Zügen auf der Relation DB Grenze (Padborg) – Maschen Rbf. zu beachten:

- Ril 483.0113 - Zugbeeinflussungsanlagen bedienen  
Bei Zügen mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 790 m ist als Einstellwert ZL immer der Wert 790 m einzugeben und die LZB-Fahrzeugeinrichtung mit dem LZB-Störschalter abzuschalten.
- Ril 491.0201 - Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge  
Bei einer Wagenzuglänge größer als 700 m kann eine Berechnung von Grenzlasten beim Kundenmanagement der DB Netz AG in Auftrag gegeben werden.
- Bei einer Wagenzuglänge größer als 700 m sind bei Bremsstellung G 5 % Bremsgewichtsabschlag und bei Bremsstellung P 19 % Bremsgewichtsabschlag zu berücksichtigen.
- In Zügen größer 740 m Gesamtzuglänge dürfen keine P-gebremsten Fahrzeuge in einem G-gebremsten Zug mitlaufen.
- In Zügen größer 740 m Gesamtzuglänge dürfen keine Schwerwagen in den Zug eingestellt werden.
- Züge länger als 740 m Gesamtzuglänge dürfen auf der Relation Padborg – Maschen nicht planmäßig nachgeschoben werden.

Weiterführende Informationen, wie z. B. zusätzliche Besonderheiten gegenüber dem Betrieb mit 740 m-Zügen bezüglich Bestellung, Vorbereitung und Durchführung sowie den konkreten Einführungsstermin können unter [www.dbnetze.com/laengeregueterzuege](http://www.dbnetze.com/laengeregueterzuege) abgerufen werden.

\* Die Zugbildung bzw. Zugauflösung längerer Güterzüge dieser Relation findet ausschließlich im Rangierbahnhof Maschen statt.

### 3.4 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung der Schieneninfrastruktur ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die eine Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut,
- Dampflokomotiven,
- ökologische Restriktionen,
- Tunnelrestriktionen,
- Brückenrestriktionen,
- Besondere Schienenwege,
- Überlastete Schienenwege.

#### 3.4.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die GGVSEB - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen.

Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen,
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen,
- Ausschluss von Laufwegen.

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

#### 3.4.2 Dampflokomotiven

Die Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements sind als Bestandteil des netzzugangsrelevanten Regelwerks mit dem Modul 123.0117 und dem Anhang 123.0117A01 genannt.

Zum Zwecke der Erfüllung rechtlicher Vorgaben und des Funktionserhalts sicherheitsrelevanter Anlagen können für bestimmte Streckenabschnitte bzw. Bahnhöfe weitergehende "generelle" Restriktionen bestehen. Nähere Informationen über die für Dampflokomotiven bestehenden Restriktionen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen sowie unter:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

#### 3.4.3 Ökologische Restriktionen

Grundsätzlich unterliegt der Eisenbahnverkehr auch Restriktionen, die sich aus umweltgesetzlichen Bestimmungen ergeben. Beispielsweise spielen bei der Trassierung oder bei der Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Aspekte des Wasser- und Naturschutzes (z. B. des Ar-

tenschutzes) eine Rolle. Diese und ähnliche Restriktionen haben jedoch vorwiegend planerische Bedeutung oder wirken sich auf die Instandhaltung der Strecken aus, weil in bestimmten Abschnitten aus Lärmschutzgründen die Gleise häufiger geschliffen oder vor der Durchführung Genehmigungen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden müssen.

### 3.4.4 Tunnelrestriktionen

Tunnelrestriktionen können einerseits aus den konstruktiven Parametern eines Tunnels erwachsen - im Wesentlichen ist hier die Umgrenzungslinie zu nennen - andererseits aber auch Folge von bestehenden Auflagen sein:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen oder
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen.

So dürfen in der Regel in den S-Bahntunnelstrecken keine dieselgetriebenen Fahrzeuge verkehren und auf einigen Tunnelstrecken besteht ein Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen. Auf S-Bahntunnelstrecken eingesetzte Reisezüge, die mit Reisenden besetzt sind, müssen eine Notbremsüberbrückung haben.

Tunnelrestriktionen ergeben sich auch aus der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“. Auf folgenden Strecken besteht Pflicht zur Notbremsüberbrückung:

- SFS Hannover - Würzburg in den Abschnitten Abzweig. Sorsum bis Abzweig. Edesheim, Abzweig Siekweg bis Bf Ihringshausen, Ksl-Oberzwehren bis Fulda Pbf., Fulda Bft. Bronnzell bis Würzburg Hbf und Abzw. Nantenbach bis Bf Rohrbach,
- SFS Mannheim - Stuttgart in den Abschnitten Mannheim - Hockenheim und Abzweig Saalbach - Stuttgart-Zuffenhausen,
- SFS Köln - Frankfurt in den Abschnitten Siegburg /Bonn - Abzweig Stadion, Bf Zeppelinheim bis Bf Frankfurt-Flughafen-Fernbahnhof und Abzweig Breckenheim bis Bf Wiesbaden Hbf,
- SFS Nürnberg - Ingolstadt im Abschnitt Allersberg - Ingolstadt Nord,
- Köln-Deutz - Flughafen Köln/Bonn - Porz - Wahn,
- Egge-Tunnel (Altenbeken - Warburg),
- Mainz Hbf - Mainz Römisches Theater,
- Flughafentunnel Dresden,
- Nord-Süd-Tunnel Berlin,
- Leipziger City-Tunnel,
- Flughafentunnel Berlin-Brandenburg International (BBI),
- Neuer Schlüchterner Tunnel.

Zudem dürfen auf Grund des Planfeststellungsbeschlusses für den Dresdner Flughafen Tunnel nur Fahrzeuge verkehren, welche die Brandschutzstufe 3 nach DIN 5510-1 erfüllen.

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

### 3.4.5 Brückenrestriktionen

Brückenrestriktionen können einerseits aus den konstruktiven Parametern einer Brücke erwachsen (z. B. Streckenklasse), andererseits in Form verkehrlicher Einschränkungen (z. B. Brückenöffnungszeiten) vorliegen. Bestehen Einschränkungen auf Grund der Streckenklassen, fand dies in den entsprechenden kartographischen Darstellungen Berücksichtigung. Welche verkehrlichen Einschränkungen auf den Brücken im Streckennetz der DB Netz AG bestehen, entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Übersicht.

Einschränkungen in den Brückenöffnungszeiten ergeben sich überall dort, wo sich Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrswege kreuzen und die Durchfahrts Höhe der Brücke für bestimmte Schiffsverkehre nicht ausreicht. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnbrücken zu bestimmten Zeiten für den Schiffsverkehr geöffnet. Während dieser Zeiten ist ein Eisenbahnverkehr nicht möglich.

Ort/Strecke	Einschränkung
Strecke Stralsund-Sassnitz Zwischen Stralsund und Altefähr Ziegelgrabenbrücke	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Berlin-Bernau-Stralsund Bf Anklam, Peeneklappbrücke	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Hude - Nordenham Huntebrücke in Elsfleth	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Bremen - Oldenburg Huntebrücke in Oldenburg (Oldb)	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Sande - Esens Kanalbrücke in Sanderbusch	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Oldenburg - Wilhelmshaven Klappbrücke Mariensiel	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Münster - Emden Emsbrücke in Emden Hbf	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Ihrhove - Nieweschans (NL) Emsbrücke in Weener	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Münster - Emden Emsbrücke in Papenburg	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Elmshorn - Westerland Eiderbrücke bei Friedrichstadt	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Elmshorn - Westerland Klappbrücke in Husum	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig
Strecke Kiel - Flensburg Schleibrücke in Lindaunis	Brückenöffnungszeiten vom Schiffsverkehr abhängig

Aktuelle Brückenöffnungszeiten können Sie bei unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen der DB Netz AG erfragen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

### 3.4.6 Besondere Schienenwege

Bestimmte Strecken können gemäß § 19 EIBV als „Besondere Schienenwege“ für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausgewiesen werden.

Für den Fall, dass im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens eine Einigung über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen gemäß § 9 Abs. 3 EIBV nicht zustande kommt, ist – abweichend von § 9 Abs. 4 EIBV und vorbehaltlich § 13 EIBV – den nach § 19 EIBV auf den nachfolgend genannten Strecken ausgewiesenen Arten von Verkehrsleistungen bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einzuräumen. Für die nachrangigen Verkehre können, abweichend vom Antrag auf Zuweisung, Zugtrassen auf derselben Strecke, solange Schienenkapazität verfügbar ist oder auf Alternativstrecken angeboten werden.

Im Einzelnen werden folgende Streckenabschnitte gemäß § 19 EIBV als „Besondere Schienenwege“ ausgewiesen:

### **Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda – Würzburg**

Streckenabschnitte Hannover – Göttingen – Fulda – Würzburg

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Hannover - Kreiensen - Göttingen - Eichenberg - Bebra - Fulda - Flieden - Gemünden (Main) - Würzburg

### **Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart**

Streckenabschnitte Mannheim – Abzw. Saalbach – Vaihingen (Enz) – Stuttgart

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 04:30 Uhr und 23:50 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:50 Uhr und 04:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Mannheim - Graben-Neudorf - Bruchsal - Bretten - Mühlacker - Vaihingen (Enz)- Kornwestheim - Stuttgart

### **Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt**

Streckenabschnitte Abzw. Steinstraße – Limburg Süd – Frankfurt a. M. Flughafen-Fernbahnhof

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecken:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)
- Köln - Troisdorf - Oberlahnstein - Wiesbaden - Mainz - Frankfurt (außerhalb Zeitraum Vorrang SGV)
- (Köln -) Ruhr - Siegen - Dillenburg - Friedberg - Frankfurt/Hanau

### **Strecke Gremberg – Troisdorf – Oberlahnstein – Wiesbaden**

Streckenabschnitte Troisdorf – Neuwied – Oberlahnstein – Wiesbaden Ost

- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)

### **Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt**

Streckenabschnitt Abzw. Nürnberg – Reichswald – Ingolstadt Nord

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecke:

- Nürnberg - Treuchtlingen – Ingolstadt

### **Strecke Augsburg – München**

Streckenabschnitt Augsburg-Hochzoll - Olching (Strecke 5503)

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Augsburg – Olching (Strecke 5581)

## **3.4.7 Überlastete Schienenwege**

### **3.4.7.1 Überlastungserklärungen**

Entsprechend der Verfahrensweisung des EBA vom 11.05.2007 zur Konkretisierung der Begriffsdefinition des § 2 EIBV und zur Anwendung der §§ 16 – 18 EIBV hat die DB Netz AG die nachfolgenden Schienenwege für überlastet erklärt:

Strecke 5200 Gemünden (Main) – Würzburg  
 Strecke 5910 Würzburg – Fürth (Bay)  
 Strecke 5900 Knoten Fürth (Bay) – Bamberg  
 Strecke 4000 Offenburg - Abzw. Gundelfingen  
 Strecke 4000 Abzw. Leutersberg - Weil am Rhein  
 Strecke 3600 Hailer-Meerholz – Fulda

### **3.4.7.2**

Auf Grund der starken Trassennachfrage ist für diese Strecken für die Netzfahrplanperiode 2012 mit Nutzungskonflikten zu rechnen.

Die DB Netz AG hat daher für die Netzfahrplanperiode 2012 im Falle eines Trassennutzungskonfliktes streckenspezifische Vorgaben für die Trassenbearbeitung und -zuweisung entwickelt.

Mit diesen Vorgaben wird gemäß § 18 EIBV eine Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazitäten und eine optimierte Kapazitätsauslastung auf den o. g. überlasteten Schienenwegen gemäß § 16 EIBV verfolgt.

Die Geltungsdauer der betrieblichen Nutzungsvorgaben ist für die Netzfahrplanperiode 2012 befristet. Abhängig von der weiteren Entwicklung auf den als überlastet erklärten Strecken wird die DB Netz AG die betrieblichen Nutzungsvorgaben – ggf. in modifizierter Form – neu in die SNB der nachfolgenden Netzfahrplanperioden einstellen.

### **3.4.7.3**

Für die Netzfahrplanperiode 2012 gelten auf o. g. überlastet erklärten

Schienenwegen folgende Nutzungsvorgaben:

Für die Strecken 5200 Gemünden (Main) - Würzburg, 5910 Würzburg - Fürth (Bay) und 5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg siehe Anlage 6.1

Für die Strecke 3600 Hailer-Meerholz - Fulda siehe Anlage 6.2

Für die Strecken 4000 Offenburg - Abzw. Gundelfingen und 4000 Abzw. Leutersberg - Weil am Rhein siehe Anlage 6.3

#### 3.4.7.4

Die Regelung 3.4.7.3 (inklusive der dort genannten Anlagen) gilt sinngemäß für den Prozess der Anmeldung, Bearbeitung und Zuweisung von Kapazitäten mittels Rahmenverträgen.

#### 3.4.7.5

Die DB Netz AG empfiehlt den EVU/ZB, o. g. Vorgaben bei ihren Trassenanmeldungen zu berücksichtigen. Weiter empfiehlt es sich für betroffene EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Trassenberatung durch die DB Netz AG Gebrauch zu machen.

#### 3.4.7.6

Über die Detektion von weiteren überlasteten Schienenwegen informiert die DB Netz AG unter:

[www.dbnetze.com/uels](http://www.dbnetze.com/uels)

---

## 3.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

### 3.5.1 Einleitung

- a) Das Schienennetz ist ein komplexes, historisch gewachsenes System, das vielfältigen äußeren Einflüssen ausgesetzt ist. Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind permanent notwendig.
- b) Änderungen des vereinbarten Leistungsumfanges finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange der EVU/ZB statt. Die DB Netz AG wird den für eine laufende Netzfahrplanperiode vereinbarten Leistungsumfang innerhalb dieses Zeitraums nur verändern, wenn bei Vertragsabschluss Maßnahmen objektiv nicht absehbar waren und wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

### 3.5.2

In der Karte "Streckenöffnungszeiten" (siehe hierzu Anlagen 3 und 4 der SNB) haben wir diejenigen Strecken aufgeführt, auf denen Einschränkungen der Streckenöffnungszeiten bestehen.

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

Parallel hierzu können Sie Streckenöffnungszeiten auch den Verzeichnissen der Dienstruhen und Ausschaltzeiten in der jeweils gültigen Fassung entnehmen, die wir unter

[www.dbnetze.com/dienstruhen](http://www.dbnetze.com/dienstruhen)

für Sie bereitstellen.

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der DB Netz AG Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden (siehe Ziffer 5.3 (d)).

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Umleitung in Folge von Baumaßnahmen notwendig, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis nach Ziffer 5d der Liste der Entgelte. Gleiches gilt im Falle einer Verspätung, die durch DB Netz AG zu vertreten ist.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen zum Trassenpreis gem. der Liste der Entgelte fällig.

Die Frage des Vertretenmüssens richtet sich nach Ziffer 6.2.2 (Leistungsabhängige Komponenten).

Steht die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z. B. Bauarbeiten) für einen vorher festgelegten Zeitraum nicht zur Verfügung, so entscheiden die betroffenen EVU über die Einrichtung von Schienenersatzverkehr (SEV). Als SEV gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Dauer der Maßnahme bis zur Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur. Die Entgeltregelungen im Falle von Schienenersatzverkehr sind in Ziffer 6.2.3.9 festgelegt.

Schienenersatzverkehr im Sinne der SNB ist zu unterscheiden von Busnotverkehr. Zur Definition von Busnotverkehr siehe Ziffer 4.3.4.

### **3.5.3 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen**

Zwingende Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach Maßgabe der Ziffer 3.5.1 sowie der folgenden Bestimmungen zulässig:

#### **3.5.3.1**

Die DB Netz AG ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

#### **3.5.3.2**

Die DB Netz AG ist berechtigt, dazu die Schienenwegkapazität für größere über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Trassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/ZB gemäß den in Ziffer 3.5.3.3. genannten Regelungen mitzuteilen. Die DB Netz AG strebt an, bereits im Rahmen der Trassenberatung vor dem Ende der in Ziffer 4.2.1.5 festgelegten Frist mit den EVU/ZB einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

#### **3.5.3.3**

Die Durchführung von Baumaßnahmen stimmt die DB Netz AG im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen geltenden Regelwerks (Richtlinie 0402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem EVU/ZB ab. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die DB Netz AG unter Berücksichtigung der Belange der EVU/ZB im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen EVU/ZB gemäß den in o. g. geltenden Regelwerk enthaltenen Terminketten über die getroffene Entscheidung.

#### **3.5.3.4**

Minderungsrechte des EVU/ZB aufgrund vorübergehender Unterbrechungen der Leistungen, die auf eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur oder Instandhaltungsarbeiten zurückzuführen sind, richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 7.1.8.

### 3.5.3.5

Planung, Organisation und Durchführung etwa erforderlicher Schienenersatzverkehre obliegt dem EVU/ZB. Nutzungsentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (siehe hierzu auch Ziffer 3.5 und Ziffer 6.2.3.9).

### 3.5.3.6

Die DB Netz AG informiert im Internet ([www.dbnetze.com/baustellen](http://www.dbnetze.com/baustellen)) die EVU/ZB über geplante Baumaßnahmen bis zu drei Monate im Voraus zur beabsichtigten Durchführung.

## 3.5.4 Räumung benutzter Infrastruktur

Im Falle einer von einem EVU/ZB zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z. B. Lokscha- den trifft die DB Netz AG alle im jeweiligen Einzelfall erforderliche Maßnahmen (gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 EIBV). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen EVU/ZB abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist dieses nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffe- nen EVU/ZB zu unzumutbaren Auswirkungen durch eine teilweise oder vollständige Strecken- sperrung führen würde, räumt die DB Netz AG selbst die Infrastruktur bzw. lässt die Räumung auf Kosten des EVU/ZB durchführen. Ziffer 7.3.7 gilt entsprechend.

### 3.5.4.1

Jedes EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der DB Netz AG auf deren Antrag entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 2 EIBV Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokscha- den durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik - z. B. Hilfszug).

Das EVU kann von der DB Netz AG die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen.

### 3.5.4.2

Das Aufgleisen havariierter Fahrzeuge des EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DB Netz AG nach vorheriger Mitteilung durch das EVU nicht aus- drücklich widerspricht. Die DB Netz AG ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der DB Netz AG erfordert, zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruk- tur entstandener Schaden vergrößert wird oder nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen (z. B. Lauffähigkeitsuntersuchungen für entgleiste Fahrzeu- ge) von befugtem Personal des EVU durchgeführt werden.

### 3.6 Ausblick Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG

#### 3.6.1 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2012

Nachfolgend sind bedeutende Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen zusammengestellt, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 2012 in Betrieb gehen werden:

Projekt/Strecke/ Abschnitt	Strecke	Beschreibung/(Teil-) Projektumfang	Inbetriebnahme
ABS Augsburg - München	5503 5581	Streckenabschnitt Augsburg - Olching Viergleisiger Ausbau Strecke 5503 (HGV-Strecke): Streckengeschwindigkeit zul V = 230 km/h	12/2011
ABS/NBS Nürnberg - Ebensfeld - Erfurt	5972	Streckenabschnitt Nürnberg Hbf - Fürth (Bay) Hbf Fertigstellung Viergleisiger Ausbau mit Inbetriebnahme Südgleis	12/2011
ABS Berlin - Görlitz	6142	Streckenabschnitt Königs Wusterhausen - Lübben Ertüchtigung auf abschnitts- weise V = 160 km/h	12/2011
Streckenertüchtigung Berlin - Rostock	6088	Streckenabschnitt Neustrelitz (a) - Krat- zeburg (e) (04/2012 zweigleisige Inbetriebnahme mit 120 km/h; Heraufsetzung auf 160 km/h zu 07/2012)	04/2012 07/2012
Streckenertüchtigung Berlin - Rostock	6088	Streckenabschnitt Gransee - Dannen- walde (08/2012 zweigleisige Inbetriebnahme mit 120 km/h; Heraufsetzung auf 160 km/h zu 10/2012)	08/2012 10/2012
ABS Berlin - Halle / Leipzig	6132	Berlin-Lichterfelde - Bitterfeld Inbetriebnahme ETCS Level 2 / SRS 2.3.0 D (unter Beibehaltung Ausrüstung mit LZB)	12/2011
ABS Berlin - Halle / Leipzig	6411	Bitterfeld - Leipzig Inbetriebnahme ETCS Level 2 / SRS 2.3.0 D (unter Beibehaltung Ausrüstung mit LZB)	12/2011
Flieden - Fulda	3600	Bf. Neuhof Linienverbesserung und Herstellung hö- henfreier Bahnsteigzugang	12/2011
Knoten Berlin - Flughafenanbindung BBI	6151	Abzw Selchow (Flughafenanbindung West) - Bf. Flughafen BBI	bereits 11/2011
Knoten Berlin - Flughafenverbindung BBI	6151 6519	Bf. Flughafen BBI - Abzw Bohnsdorf (Flughafenanbindung Ost) - Abzw Nord/Süd	bereits 11/2011
Knoten Berlin - Flug- hafenanbindung BBI	6008	S-Bahn-Verlängerung Berlin-Schönefeld - Bf. Flughafen BBI	bereits 11/2011
Knoten Erfurt	-	Umbau Personenbahnhof	12/2011
Knoten Frank- furt/Main Stadion	-	Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise	12/2011

Projekt/Strecke/ Abschnitt	Strecke	Beschreibung/(Teil-) Projektumfang	Inbetriebnahme
(1.BS)		503 und 501 und korrespondierenden Ingenieurbauwerken	
NeiTech Allgäu	5304	Aufnahme des bogenschnellen Betriebes zwischen Augsburg - Buchloe	12/2011 <sup>1</sup>
NeiTech Allgäu	5362	Aufnahme des bogenschnellen Betriebes zwischen Biessenhofen - Kempten - Immenstadt - Lindau	12/2011 <sup>2</sup>

### 3.6.2 Wechsel von Betriebsverfahren

Eine aktuelle Übersicht zu Wechsel von Betriebsverfahren wird im Internet bereitgestellt unter:

[www.dbnetze.com/betriebsverfahren](http://www.dbnetze.com/betriebsverfahren)

### 3.6.3 Abgabe von Infrastruktur

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB Netz AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, finden Sie unter:

[www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur](http://www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur)

<sup>1</sup> ggf. frühere Inbetriebnahme mit positiver La

<sup>2</sup> ggf. frühere Inbetriebnahme zwischen Biessenhofen - Immenstadt mit positiver La

## 4 Kapazitätszuweisung

### 4.1 Einleitung

Die DB Netz AG konstruiert Trassen auf der Basis von Trassenanmeldungen (s. Ziffer 4.2 und 4.3) bzw. Rahmenvertragskapazitäten auf der Basis von Rahmenvertragsanmeldungen (s. Ziffer 4.6).

### 4.2 Trassenanmeldungen

Um eine hochwertige, den Ansprüchen der Kunden genügende Trasse zu konstruieren, bedarf es detaillierter Angaben wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden. Dazu ist es zwingend notwendig, dass Sie bereits bei Ihren Planungen und den daraus folgenden Trassenanmeldungen alle im netzzugangsrelevanten Regelwerk dargestellten, der Qualitätssicherung dienenden Planungsparameter beachten.

Die für die Trassenanmeldung erforderlichen Formulare:

- Anmeldung zum Netzfahrplan sowie für Gelegenheitsverkehre mit mehr als 10 Verkehrstagen
- Anmeldung für Gelegenheitsverkehr an einzelnen Tagen und auch für kurzfristige Trassenanmeldungen
- Anmeldung für Baumaschinen und sonstige Nebenfahrzeuge

stehen im Internet unter:

[www.dbnetze.com/formulare](http://www.dbnetze.com/formulare)

zur Verfügung.

#### 4.2.1 Netzfahrplan

Die Regelungen und Prozesse für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan sind von der Trassenanmeldung bis zur Angebotsannahme in Ziffer 4.2.1.1 bis Ziffer 4.2.1.11 verbindlich dargestellt.

##### 4.2.1.1 Allgemeines

Die Nutzung von Zugtrassen setzt deren Anmeldung durch das EVU/den ZB nach Maßgaben dieses Abschnitts voraus.

Bis zum Eintritt des EVU in den Grundsatz-INV und den Einzelnutzungsvertrag gemäß Ziffer 7.1.3 gibt der ZB als Vertragspartner alle erforderlichen Erklärungen hinsichtlich der Trassenanmeldung ab, insbesondere zu den in den Ziffern 4.2.1.2, 4.2.1.3 und 4.2.1.4 geregelten Fragen. An diese Erklärungen ist das EVU nach Eintritt in die genannten Verträge gebunden. Nach Anzeige des Eintritts des EVU in die Verträge sind nur noch dessen Erklärungen verbindlich.

Wird das EVU entsprechend der Verpflichtung des ZB nach § 6 Abs. 1 Satz 2 EIBV bereits mit der Anmeldung benannt, gelten die Erklärungen des EVU vom Zeitpunkt der Anmeldung an als verbindlich. Die Geltung der Ziffern 4.2.1.2 bis 4.2.1.4 für den ZB bleibt hiervon unberührt.

**4.2.1.2 Inhalt, Form**

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen zum Anmeldetermin (Ziffer 4.2.1.5) schriftlich, elektronisch oder als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars beim Kundencenter Netzfahrplan vorliegen.

Bei der Trassenanmeldung sind die SNB und die bekanntgegebenen Planungsparameter zu beachten. Näheres zur Bekanntgabe der Planungsparameter regelt die Richtlinie 402.0203 (siehe Anlage 2).

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen mindestens enthalten:

**4.2.1.2.1.**

die zur Trassenkonstruktion (Ziffer 4.2.1.6) erforderlichen betrieblich-technischen Angaben,

**4.2.1.2.2.**

Angabe der Nutzungsdauer,

**4.2.1.2.3.**

Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten (Ziffer 4.2.1.7) abzugeben,

**4.2.1.2.4.**

Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe Liste der Entgelte von Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung).

**4.2.1.3 Fehlende oder untaugliche Angaben**

Fehlende Angaben fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden EVU/ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Nach Ablauf der Anmeldefrist (Ziffer 4.2.1.5) sind diese Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen - nach Anforderung - zu übermitteln. Übermitteln die EVU/ZB die Angaben nach Ablauf dieser Frist, behandelt die DB Netz AG die Anmeldung als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans (Ziffer 4.2.2).

Wenn Angaben untauglich zur Trassenbearbeitung sind, z. B. wegen darin enthaltener Widersprüche, wird entsprechend verfahren.

**4.2.1.4 Änderung von Anmeldungen**

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Trassenbearbeitung verbindlich. Ändert das EVU/der ZB nach dem Anmeldetermin und vor Vertragsabschluss nach Ziffer 4.2.1.11 die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanschuldung und wird von der DB Netz AG als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (Ziffer 4.2.2). Somit geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf das EVU/den ZB über. Die DB Netz AG ist berechtigt, vom EVU/ZB den ihr durch die Veränderung der Anmeldung entstandenen Aufwand nach Maßgabe der Liste für die Entgelte von Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung ersetzt zu verlangen.

**4.2.1.5 Anmeldefrist/Fahrplanwechsel****4.2.1.5.1.**

Die Frist, binnen derer EVU/ZB Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können, beginnt einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt. Anmeldungen (Ziffer 4.2.1) müssen jeweils spätestens bis zu diesem zweiten Montag im April bei der DB Netz AG eingegangen sein.

**4.2.1.5.2.**

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen (Ziffer 4.2.1.5.1) werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.2.2) behandelt.

**4.2.1.5.3.**

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt jeweils am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr.

**4.2.1.5.4.**

Bei der Ermittlung der Fristen gelten als Arbeitstage im Sinne dieser SNB Montag bis Freitag ausgenommen bundeseinheitliche Feiertage.

**4.2.1.6 Trassenbearbeitung****4.2.1.6.1. Trassenkonstruktion**

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten Regelwerks (Ziffer 2.3.4).

**4.2.1.6.2. Trassenkoordination**

Die DB Netz AG strebt entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung an, gegenüber dem EVU/ZB ein der Anmeldung entsprechendes Angebot abzugeben. Wenn dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich ist, wird zunächst ohne Rücksprache mit dem Antragsteller versucht, innerhalb von folgenden Spielräumen ein Trassenangebot zu erstellen:

- Trassen für Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,
- übrige Trassen: +/-15 Minuten.

Sind die vorgenannten Spielräume zur Konfliktlösung nicht ausreichend oder werden durch deren Anwendung Kundenwünsche zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllbar, wird das Koordinierungsverfahren nach Ziffer 4.2.1.7 eingeleitet.

**4.2.1.7 Koordinierungsverfahren****4.2.1.7.1.**

Ist die Trassenbearbeitung nach Ziffer 4.2.1.6.2 nicht konfliktfrei möglich, hat die DB Netz AG durch Verhandlungen (in der Regel telefonisch) mit den EVU/ZB oder deren beauftragte Personen auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken (Richtlinie 402.0203). Werden solche gefunden, sind diese unverzüglich durch die DB Netz AG zu dokumentieren.

**4.2.1.7.2.**

Werden keine einvernehmlichen Lösungen gefunden, bittet die DB Netz AG die Beteiligten schriftlich, für die Konfliktlösung bisher noch nicht angeführte Angaben (erweiterte Spielräume, Alternativen und Zwangspunkte) zu benennen. Hierauf können die EVU/ZB antworten. Erfolgt dies nicht, wird eine Entscheidung nach § 9 Abs. 4 EIBV eingeleitet. Als Vorbereitung zu einer möglichen Entscheidung nach Vorrangregeln sind von den Beteiligten zusätzliche Kriterien anzuführen, die belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen ins Netz eingebundenen Verkehr handelt.

**4.2.1.7.3.**

Ändert ein EVU/ZB seine Trassenanmeldung, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, finden Ziffer 4.2.1.3, Satz 3 sowie Ziffer 4.2.1.4, Satz 4 keine Anwendung.

#### 4.2.1.8 Entscheidungsverfahren

##### 4.2.1.8.1. Einleitung des Entscheidungsverfahrens

Führt das Koordinierungsverfahren (Ziffer 4.2.1.7) unter Beachtung der in Ziffer 4.2.1.7.2 genannten Fristen zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Entscheidungsverfahren durchgeführt.

##### 4.2.1.8.2. Vorrangregeln

Im Entscheidungsverfahren (Ziffer 4.2.1.8) entscheidet die DB Netz AG vorbehaltlich der Rechte der EVU/ZB, die sich aus § 13 EIBV ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 EIBV nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

- a) vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- b) grenzüberschreitende Zugtrassen
- c) Zugtrassen für Güterverkehr.

Für den Fall, dass im Entscheidungsverfahren nach Anwendung der Vorrangregeln nach § 9 Abs. 4 EIBV eine Trassenanmeldung zum Netzfahrplan nicht vorrangig ist, prüft die DB Netz AG, ob für diese Trassenanmeldung ein Bezug zu einem Rahmenvertrag besteht. Für diesen Fall wird für diese Trassenanmeldung innerhalb der rahmenvertraglich abgesicherten Bandbreiten eine konfliktfreie Trasse gesucht. Ist eine solche nicht verfügbar, so wird dem Rahmenvertragsinhaber die beantragte Trasse zugewiesen.

Bedarfsweise angemeldete Trassen haben keinen Vorrang gegenüber Anmeldungen von Trassen, deren Verkehrstage konkret benannt sind.

Im Fall von Konflikten, bei denen die streitigen Trassen jeweils derselben vorgenannten Kategorie zuzuordnen sind (gleichrangige Anmeldung), wird eine Entscheidung nach Ziffer 4.2.1.8.3 vorgenommen.

##### 4.2.1.8.3. Regelentgeltverfahren

Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Anmeldungen nach Ziffer 4.2.1.8.2 hat die DB Netz AG die Entgelte für die streitigen Trassen gegenüberzustellen und gemäß § 9 Abs. 5 EIBV jener Trasse, für welche das höhere Entgelt zu erzielen ist, den Vorrang einzuräumen.

Die Berechnung der Entgelte berücksichtigt alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode auf den Strecken der DB Netz AG bezogen auf den gesamten Laufweg.

##### 4.2.1.9 Höchstpreisverfahren

Führt die Entgeltregelung (Ziffer 4.2.1.8.3) nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die DB Netz AG die betroffenen EVU/ZB auf, innerhalb von fünf Werktagen über die Regulierungsbehörde ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das gemäß der gültigen Liste der Entgelte für Trassen bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre.

Die Zuweisung der Trasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen.

Die Entscheidung ist unverzüglich zu dokumentieren und vom EVU/ZB sowie der DB Netz AG gegenzuzeichnen. Hierbei handelt es sich um ein Vertragsangebot im Sinne von § 11 Abs. 1 EIBV.

Die Zahlungsbedingungen für das Entgelt richten sich nach Ziffer 7.6.3. Hinsichtlich der eventuellen Nichtnutzung der vertragsgegenständlichen Trasse kommt Ziffer 7.1.6 zur Anwendung.

#### **4.2.1.10 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf**

Die DB Netz AG erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf. Dieser wird innerhalb der in Ziffer 4.2.1.11.3 b) der SNB benannten Frist bekannt gegeben.

##### **4.2.1.10.1. Kommunikation des vorläufigen Netzfahrplanentwurfes**

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übergibt die DB Netz AG den EVU/ZB eine tabellarische Darstellung mit dem aktuellen Bearbeitungsstand zu den jeweiligen Trassenanmeldungen, die alle aus der Trassenanmeldung enthaltenen Angaben gem. Ziffer 4.2.1.2 enthält oder teilt die Nichtberücksichtigung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe mit. Der vorläufige Netzfahrplanentwurf wird vom Kundencenter Netzfahrplan entweder über das Trassenportal Netz oder per Email bzw. schriftlich übermittelt.

Den EVU/ZB wird ein Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf Stellung zu nehmen. Stellungnahmen sind an das Kundencenter Netzfahrplan zu richten.

##### **4.2.1.10.2. Berechtigte Beanstandungen**

Die DB Netz AG prüft die gem. Ziffer 4.2.1.10.1, Satz 3 eingegangenen Stellungnahmen auf das Vorbringen und tatsächliche Vorliegen berechtigter Beanstandungen.

Berechtigte Beanstandungen liegen dann vor, wenn sich ein EVU/ZB in seiner Stellungnahme auf eigene Trassenanmeldungen bezieht und hierfür einer der folgenden Fälle zutrifft:

- Fälle, in denen die DB Netz AG gem. Ziffer 4.2.1 eine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt hat,
- von der Trassenanmeldung abweichender Bearbeitungsstand zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf,
- die nicht nach der Ziffer 4.2.1.6 bearbeitet wurden,
- die nicht nach Ziffer 4.2.1.7 zu einer einvernehmlichen Lösung geführt haben und für die kein Verfahren nach Ziffer 4.2.1.8 durchgeführt wurde.
- Fälle, in denen die Regeln der Ziffern 4.2.1.8 und 4.2.1.9 nicht eingehalten wurden.

Berechtigten Beanstandungen muss innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Ablauf der in Ziffer 4.2.1.10.1, Satz 3 genannten Frist Rechnung getragen werden.

#### **4.2.1.11 Endgültiger Netzfahrplanentwurf/Vertragsabschluss**

##### **4.2.1.11.1.**

Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen (Ziffer 4.2.1.10.2) Rechnung zu tragen ist.

##### **4.2.1.11.2.**

Auf der Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs und (ggf.) unter Berücksichtigung von Entscheidungen der BNetzA nach § 14 e Absatz 1 Nr. 1 AEG erstellt die DB Netz AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung (Ziffer 7.1.3.2) oder teilt die Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe dem EVU/ZB mit.

**4.2.1.11.3.**

Das Trassenangebot ist innerhalb von fünf Werktagen nach Eingang bei dem ZB durch das EVU/den ZB anzunehmen oder abzulehnen. Annahme oder Ablehnung sind an das Kundencenter Netzfahrplan zu richten. Mit der Annahme des Trassenangebotes erfolgt der Vertragsabschluss (Ziffer 7.1.3.2 a)). Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Gegebenenfalls ist eine erneute Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.2.2) erforderlich.

**a) Stellungnahme zum künftigen Netzfahrplan**

Die DB Netz AG bietet denjenigen, die Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchten, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, die Möglichkeit, im Hinblick auf ihre Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen zu einem künftigen Netzfahrplan Stellung zu nehmen (§ 8 Abs. 1 Nr. 2, vierter Halbsatz EIBV). Die entsprechende Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

Für Ihre Stellungnahme steht folgende Internetseite zur Verfügung:

[www.dbnetze.com/stellungnahme](http://www.dbnetze.com/stellungnahme)

**b) Konkrete Fristen für den Netzfahrplan 2012**

Netzfahrplan 2012	Termin
Trassenanmeldefrist	11.03.2011 0:00 Uhr bis 11.04.2011 24:00 Uhr
Vorläufiger Netzfahrplan-Entwurf	Bis 04.07.2011
Stellungnahme der EVU/ZB zum Vorläufigen Netzfahrplan-Entwurf	Bis 04.08.2011
Endgültiger Netzfahrplan-Entwurf (Trassenangebot)	Bis 11.08.2011*
Vertragsabschluss/Abschluss Netzfahrplan (Angebotsannahme)	Bis 17.08.2011*
Beginn Netzfahrplan 2012	11.12.2011 um 00:00 Uhr

**4.2.2 Gelegenheitsverkehr****4.2.2.1 Allgemeines**

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gemäß § 14 EIBV handelt es sich um:

- Anmeldungen außerhalb des Netzfahrplans bzw. außerhalb der Fristen des Netzfahrplans,
- Änderungsanmeldungen zu Trassen des Netzfahrplans (Ziffer 4.2.1.4, Satz 3),
- Änderungsanmeldungen zu Trassen des Gelegenheitsverkehrs.

\* Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Mitteilung nach AEG § 14d Satz 1 Nr. 1 und der Vorabprüfung durch die BNetzA nach AEG § 14e Absatz 1 Nr. 1 verschieben.

Änderungsanmeldungen beinhalten die gleichzeitige Rücknahme der Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Bei Änderungsanmeldungen bleiben die nicht von der Änderung betroffenen Verkehrstage bzw. Teile des Laufwegs unberührt.

#### **4.2.2.2 Inhalt, Form**

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen schriftlich, elektronisch oder als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars vorliegen.

Bei der Trassenanmeldung sind die SNB und die bekanntgegebenen Planungsparameter zu beachten. Näheres zur Bekanntgabe der Planungsparameter regelt die Richtlinie 402.0203 (siehe Anlage 2).

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen mindestens enthalten:

##### **4.2.2.2.1.**

die zur Trassenbearbeitung (Ziffer 4.2.2.6) erforderlichen betrieblich-technischen Angaben,

##### **4.2.2.2.2.**

Angabe der Nutzungsdauer,

##### **4.2.2.2.3.**

Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten (Ziffer 4.2.2.6) abzugeben,

##### **4.2.2.2.4.**

Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe der Liste der Entgelte der DB Netz AG für Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung).

#### **4.2.2.3 Fehlende oder untaugliche Angaben**

Fehlende oder untaugliche Angaben (Ziffer 4.2.1.3) fordert die DB Netz AG bei dem EVU/dem ZB unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.5 richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der DB Netz AG vorliegen. Werden die Angaben nicht übermittelt, kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden. Ziffer 4.2.2.5.3 gilt entsprechend.

#### **4.2.2.4 Änderung von Anmeldungen**

Änderungsanmeldungen modifizieren die ursprüngliche Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Die Wirksamkeit des bestehenden Einzel-INV bleibt unberührt. Ändert das EVU/der ZB eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.3 von neuem zu laufen.

Ziffer 4.2.2.3 letzter Satz gilt entsprechend.

#### **4.2.2.5 Bearbeitung von Trassen im Gelegenheitsverkehr**

##### **4.2.2.5.1. Anmeldung von Trassen im Gelegenheitsverkehr**

Für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gilt eine Bearbeitungsfrist von vier Wochen nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB beträgt maximal fünf Arbeitstage. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die DB Netz AG an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die DB Netz AG) innerhalb von weiteren fünf Arbeitstagen.

Abweichend hiervon wird bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen (Ziffer 4.2.2.1) unverzüglich ein Trassenangebot abgegeben, spätestens jedoch nach 48 Stunden nach Eingang.

Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB beträgt maximal 24 Stunden. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die DB Netz AG an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die DB Netz AG) innerhalb einer Stunde.

Abweichend davon beträgt die Bearbeitungsfrist auch für kurzfristige Anmeldungen, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen (§ 14 Abs. 2 Satz 2 EIBV, Ziffer 4.2.2.5.2) vier Wochen nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB beträgt einen Arbeitstag. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die DB Netz AG an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die DB Netz AG) innerhalb von fünf Arbeitstagen.

#### **4.2.2.5.2. Besonders aufwändige Bearbeitung**

In folgenden Fällen liegt eine besonders aufwändige Trassenbearbeitung gemäß § 14 Abs. 2 Satz 2 EIBV bei der DB Netz AG vor:

- a) Reisesonderzüge einschließlich aller in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Überführungsfahrten,
- b) Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),
- c) außergewöhnliche Transporte,
- d) Versuchszüge und Messfahrten,
- e) Fahrten durch mehr als einen Regionalbereich der DB Netz, wenn sie auf dem zu verwendenden Trassenanmeldevordruck mit „Vorrang Ankunft“ angemeldet werden (sog. Rückwärtsbearbeitung),
- f) Fahrten mit Fahrzeugen, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit geringer als 50 km/h ist (z. B. Nebenfahrzeuge),
- g) Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb).

#### **4.2.2.5.3. Nicht fristgerechte Anmeldungen**

Die DB Netz AG wird alle Anstrengungen unternehmen, auch nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen unverzüglich zu bearbeiten.

#### **4.2.2.6 Trassenbearbeitung**

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten Regelwerks (Ziffer 2.3.4).

Trassen für Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität der Infrastruktur konstruiert. Steht dabei eine Trasse in Konkurrenz zu einer anderen Trasse des Gelegenheitsverkehrs, hat die zuerst angemeldete Trasse Vorrang.

Lässt die vorhandene Restkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, sind erhebliche Abweichungen zu den Vorgaben aus der Anmeldung mit dem EVU/ZB abzustimmen.

Erhebliche Abweichungen bei der Konstruktion sind danach

- bei Reisezügen eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als einer Stunde,

- bei Reisezügen ein anderer Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der angemeldete Verkehrshalte nicht zulässt,
- bei Güterzügen und sonstigen Fahrten eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als zwei Stunden.

Bei Anmeldung für kurzfristig zuzuweisende Zugtrassen ist bei erheblichen Abweichungen eine Abstimmung mit den EVU/ZB nicht möglich.

### **4.2.2.7 Angebot**

#### **4.2.2.7.1.**

Bei fristgerechten Anmeldungen nach Ziffer 4.2.2.5.1 erhält das EVU/der ZB das Trassenangebot (Ziffer 7.1.3.2 b)) von der DB Netz AG unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.5.1 mit der Übermittlung der Fahrplandaten. Kann eine Anmeldung im Rahmen der Restkapazität der Infrastruktur nicht umgesetzt werden oder stimmt das EVU/der ZB erheblichen Abweichungen nach Ziffer 4.2.2.6 nicht zu, ist dies entsprechend mit Begründung mitzuteilen. Ein Einzelnutzungsvertrag nach Ziffer 7.1.3.2 b) kommt damit nicht zu Stande.

#### **4.2.2.7.2.**

Bei Anmeldungen von Trassen, deren Laufweg sich auf mehr als einen Regionalbereich der DB Netz AG bezieht, sowie auf besonderen Wunsch des EVU/ZB, kann die Übermittlung des Angebots in mehreren Teilangeboten erfolgen; als Angebot im Sinne von Ziffer 4.2.2.7.1 gilt dann die Gesamtheit aller Teilangebote.

### **4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans**

Bei Anmeldungen zum Netzfahrplan, die nach Ziffer 4.2.2.1 b) als nicht fristgerecht und somit als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt werden, erhält das EVU/der ZB frühestens vier Wochen nach Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplans, auf welchen sich die Anmeldung ursprünglich bezog, ein Angebot oder eine Ablehnung.

### **4.2.2.9 Vorbehaltsregelung wegen Baumaßnahmen**

bleibt frei

### **4.2.2.10 Annahme des Angebots**

#### **4.2.2.10.1.**

Die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach Ziffer 4.2.2.5.1 Satz 2 zu erfolgen.

#### **4.2.2.10.2.**

Das EVU/der ZB kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem EVU/ZB zugeht und das EVU/der ZB nicht unverzüglich widerspricht.

Im Falle einer Anmeldung für kurzfristige Zuweisung gilt der Verzicht auf eine schriftliche Annahme des Angebots als konkludent erklärt, es sei denn, das EVU/der ZB widerspricht diesem Verzicht ausdrücklich.

#### **4.2.2.10.3.**

Bei nicht fristgerechten Anmeldungen gilt im Fall ihrer eventuell noch möglichen Bearbeitung (auf welche kein Rechtsanspruch besteht) das Angebot auch als angenommen, wenn das EVU/der ZB nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Trasse nicht nutzen zu

wollen. Das Angebot gilt ebenfalls als angenommen, wenn das EVU/der ZB bereits nach Zugang eines Teilangebots nach Ziffer 4.2.2.7 beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen.

## 4.2.3 Kooperation im internationalen Verkehr

### 4.2.3.1 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen

Trassen im grenzüberschreitenden Verkehr können national bei den gemäß SNB ausgewiesenen Ansprechpartner der beteiligten BdS oder als harmonisierte Trasse für die gesamte internationale Strecke bei einem der beteiligten OSS angemeldet werden. Bezüglich der Trassenanmeldung, -bearbeitung und Angebotserstellung gelten die Regelungen der Nutzungsbedingungen der jeweiligen BdS.

Eine harmonisierte Trassenanmeldung erfordert, dass zwei oder mehr EVU unter Beachtung der nationalen Konditionen und Anmeldefristen mittels RNE-Formular eine gemeinsame, abgestimmte Anmeldung einreichen.

Anforderungen der DB Netz AG an eine harmonisierte Trassenanmeldung:

- Verwendung des aktuellen RNE-Anmeldeformulars.
- Gliederung nach nationalen Streckenabschnitten und Angabe aller jeweils verantwortlichen EVU. Die EVU müssen die Zugangsvoraussetzungen erfüllen.
- Für die deutsche Teilstrecke des Laufweges Angabe eines für die Trassenplanung verantwortlichen deutschsprachigen Ansprechpartners (ggf. je EVU bei mehreren EVU in D).
- Für die deutsche Teilstrecke Beachtung der Pflichtangaben gemäß der Regelungen dieser SNB.

Erfolgt zum RNE-Formular eine zusätzliche und damit doppelte Trassenanmeldung für die deutsche Teilstrecke über TPN und weichen die Angaben voneinander ab, ist die Anmeldung über TPN maßgebend.

Die Abgabe grenzüberschreitender Trassenanmeldungen kann von den EVU in Vereinbarung mit den beteiligten BdS alternativ über die IT-Anwendung Pathfinder vorgenommen werden.

### 4.2.3.2 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken

Liegt eine nationale Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten BdS keine korrespondierende Anschlussstasse angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB Netz AG.

### 4.2.3.3 Katalogtrassen für den grenzüberschreitenden Verkehr

Bis 11 Monate vor Fahrplanwechsel vereinbaren BdS, die Mitglied bei RNE sind, unabhängig von konkreten Trassenanmeldungen vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen (Katalogtrassen). Bei der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan können sich die Zugangsberechtigten auf eine dieser grenzüberschreitenden Katalogtrassen beziehen.

[www.dbnetze.com/katalogtrassen](http://www.dbnetze.com/katalogtrassen)

Nach Vertragsschluss zum Netzfahrplan informiert die DB Netz AG unter folgender Internetadresse darüber, welche Katalogtrassen zu diesem Zeitpunkt noch verfügbar sind:

[www.dbnetze.com/restkapazitaeten](http://www.dbnetze.com/restkapazitaeten)

Informationen zu den Katalogtrassen werden auch auf den Internetseiten von RNE veröffentlicht:

[www.railneteuropa.com/index.php/catalogue-tailor-made-paths.html](http://www.railneteuropa.com/index.php/catalogue-tailor-made-paths.html)

## 4.2.4 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte

### 4.2.4.1 Vorbereitung von Trassenanmeldungen

Bei der Bearbeitung von außergewöhnlichen Transporten (siehe hierzu Ziffer 2.4) handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung (zu den Fristen siehe Ziffer 4.2.2.5.2 c).

Für außergewöhnliche Transporte, die eine Beförderungszusage erfordern (siehe hierzu Ziffer 2.4), ist der Vordruck 458.0101.01 „Beförderungsanmeldung/Zustimmungsantrag für außergewöhnliche Transporte“ zu verwenden. Anmeldungen, für die der Vordruck nicht verwendet wird, müssen mindestens die geforderten Angaben des Vordrucks enthalten. Wegen der fahrzeugspezifischen Angaben beachten Sie bitte die Richtlinie 458.01. Die Beförderungsanmeldung ist beim Bereich Fahrplan bzw. regionalem Kundenmanagement der DB Netz AG einzureichen.

In der Bza sind u. a. angegeben:

- die Bearbeitungs-Nummer (Bza-Nummer),
- die Geltungsdauer,
- die Angaben zu den einzelnen Codeziffern,
- die betrieblichen Beförderungsbedingungen und
- Besonderheiten. Zu den Besonderheiten zählen u. a.:
- Geltungsdauer über 3 Monate hinaus,
- Versandtermin,
- Sonderbehandlung beim Rangieren,
- Verbot des Befahrens von Ablaufbergen,
- Reihung im Zug,
- Begleitung,
- Nachschiebeverbot,
- richtungsgebundene Beförderung.

Diese sind in der Beförderungsanmeldung unter der Nummer 29 anzugeben.

Die Bza gilt in der Regel drei Monate, kann aber für regelmäßig verkehrende Transporte auch für ein Fahrplanjahr aufgestellt werden.

Voraussetzung für eine Beförderungszusage ist die Zustimmung aller am Laufweg beteiligten Infrastrukturbetreiber. Ein entsprechender Hinweis wird in die Beförderungszusage aufgenommen. Der Vertrag wird mit den jeweils beteiligten Infrastrukturbetreibern geschlossen.

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in ihren betrieblichen Konsequenzen vom Standard abweichen, müssen von der DB Netz AG besondere Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet werden. Das Erstellen von Genehmigungen für aT gehört zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG (siehe hierzu auch Ziffer 5.3 "Zusatzleistungen").

#### 4.2.4.2 Anmeldung von Zugtrassen

Bei der eigentlichen Trassenanmeldung von außergewöhnlichen Transporten mit Beförderungszusage und für die Anmeldung der übrigen speziellen Verkehre fügen Sie der Trassenanmeldung bitte die Beförderungszusage (Bza) bzw. die betrieblichen Durchführungsbestimmungen bei bzw. bestätigen uns deren Vorliegen. Der für die Anmeldung von Transporten in Zügen des Netzfahrplans zu verwendende Vordruck steht im Internet unter:

[www.dbnetze.com/formulare](http://www.dbnetze.com/formulare)

zur Verfügung.

#### 4.2.4.3 Sondernutzung von Bahnanlagen

Mit der Trassenanmeldung müssen Sie folgende Unterlagen vorlegen, wenn eine Sondernutzung von Bahnanlagen vorgesehen ist:

- die Genehmigung des EBA für das Aus- und Einsteigen ohne Bahnsteig,
- bei Sonderfahrten nach bzw. von Anschlussbahnen oder Gleisanschlüssen, die nicht durch die DB Netz AG betrieben werden, die Zustimmung des Eigentümers der Anschlussbahn/des Gleisanschlusses und des Landesbeauftragten für den Bahnbetrieb,
- eine Kostenübernahmeerklärung für alle zur Durchführung erforderlichen EBA-Bescheide.

#### 4.2.4.4 Angebotsabgabe

Das Trassenangebot erhalten EVU/ZB entsprechend der Regelungen des Kapitels 4. Mit dem Trassenangebot erhalten sie zusätzlich:

- Besonderheiten, die sich aus der Art des Transportes ergeben,
- Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte, falls bei der Anmeldung nicht bekannt,
- Anforderungen zur Sicherung von Bahnübergängen (BÜ) und für die Reisendensicherung.

#### 4.2.4.5 Zeitplan und Prozedere der Angebotsannahme

Für die Angebotsannahme gelten die Regelungen der Ziffer 4.2.

### 4.2.5 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte

#### 4.2.5.1

Bei der Anmeldung von Regel- und Sondertrassen bei Ganzzügen mit gefährlichen Gütern nach der GGVSEB/der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) sowie den daraus resultierenden Leerwagenganzzügen mit ungereinigten Kesselwagen und Tankcontainern ist die Gefahrenklasse nach dem RID anzugeben.

#### 4.2.5.2

Ballungsräume sollen möglichst lokal umfahren werden; Halte in Personenbahnhöfen, Lokwechsel, Unterwegsabstellungen auf Verlangen des EVU und Rangierbewegungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

---

## 4.3 Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen

Aufgrund von verschiedenen Ursachen kann es im täglichen Betrieb zu Abweichungen von den geplanten Parametern kommen. Dies können einerseits Störungen im Zugbetrieb und anderer-

seits baubedingte Abweichungen sein. Im Folgenden hat die DB Netz AG einige Erläuterungen zusammengestellt.

#### **4.3.1 Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement**

Im Betriebsablauf kann es in Folge von Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie anderen besonderen Vorkommnissen zu Behinderungen oder Einschränkungen bei der Nutzung der vorhandenen und zugewiesenen Infrastruktur und der jeweils vereinbarten Trasse kommen. Seitens der DB Netz AG werden, neben den in Kapitel 3.5 genannten Punkten, die für die Betriebsführung geltenden Regelwerke angewendet (siehe hierzu auch Ziffer 2.3.4).

Ursachen für Betriebsbehinderungen können z. B. Störungen am Fahrweg, Störungen an Fahrzeugen und Unfälle, aber auch Beeinträchtigungen in Folge Witterungseinflüsse oder gefährlicher Eingriffe in den Bahnbetrieb sein.

Bei einer Betriebsbehinderung werden seitens der DB Netz AG unverzüglich Maßnahmen zur schnellstmöglichen Rückkehr zum Regelzustand in der Betriebsdurchführung eingeleitet (siehe hierzu auch Ziffer 7.4.2.2). Hierbei werden die Belange der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so weit wie möglich berücksichtigt.

Im Konfliktfall liegt der Letztentscheid bei den Betriebszentralen (BZ) der DB Netz AG.

#### **4.3.2 Zu benachrichtigende Stellen**

Nach dem betrieblich-technischen Regelwerk sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten an den jeweils zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) über die zur Verfügung stehenden und nach o. g. Regelwerk zugelassenen Kommunikationsmittel (z. B. Zugfunk, Streckenfernsprecher) zu melden. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege.

Die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen werden durch die betriebsführenden Stellen der DB Netz AG (bspw. BZ, Fdl) verständigt.

#### **4.3.3 Notfallmanagement**

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernehmen die in den jeweiligen BZ ansässigen Notfallleitstellen (NFLS) die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe.

Die Verständigung der zuständigen NFLS erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes.

Die Leitung am Ereignisort (Koordination; Ergänzungsmeldungen an die BZ) obliegt dem zuständigen Notfallmanager der DB Netz AG. Der Notfallmanager der DB Netz AG wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

#### **4.3.4 Busnotverkehr im Personenverkehr**

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn die Infrastruktur aufgrund unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) bzw. aus Gründen, die EVU fahrzeug- und/oder personalbedingt zu vertreten hat, vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Als Busnotverkehr gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Störungsbeseitigung bis zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke. Die Organisation des Busnotverkehrs erfolgt durch das jeweilige EVU. Die Entgeltregelungen im Falle von Busnotverkehr sind in Ziffer 6.2.3.9 festgelegt.

Busnotverkehr im Sinne der SNB ist zu unterscheiden von Schienenersatzverkehr. Zur Definition von Schienenersatzverkehr siehe Ziffer 3.5.2.

### 4.3.5 Ansprechpartner

Für die Disposition des Zugbetriebes – insbesondere auch hinsichtlich der Koordination der Maßnahmen zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des planmäßigen Betriebes bei netzwirksamen Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten – liegt die Federführung bei den Betriebszentralen der DB Netz AG. Diese stehen im Bedarfsfall (Information, Abstimmung und Konfliktbearbeitung) zur Verfügung.

---

## 4.4 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur

Die Regelungen zur Instandhaltung der Infrastruktur und zur Durchführung von Baumaßnahmen sind in Ziffer 3.5.3 enthalten.

---

## 4.5 Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen

Hierzu gelten die Regelungen gemäß Ziffer 7.1.6.

---

## 4.6 Rahmenverträge

### 4.6.1 Allgemeines

Die DB Netz AG bietet Rahmenverträge zur langfristigen Nutzung von Schienenwegkapazitäten nach § 14a AEG und § 13 EIBV an.

Bei Abschluss eines Rahmenvertrages verpflichtet sich die DB Netz AG, dem Kunden für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, eine Trasse innerhalb der rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreite ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Die DB Netz AG berücksichtigt soweit möglich die Umsetzung der vom Kunden in der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan angegebenen Anschlusswünsche.

Der Kunde verpflichtet sich mit Abschluss eines Rahmenvertrages, das im Rahmen der Netzfahrplanerstellung auf die jeweilige Trassenanmeldung folgende vertragskonforme Trassenangebot der DB Netz AG anzunehmen, sofern es die bei der Trassenanmeldung geäußerten Anschlusswünsche berücksichtigt.

Die Bandbreiten sind die zulässigen Abweichungen von jenen Ankunfts- und Abfahrzeiten, welche rahmenvertraglich vereinbart werden. Sie werden so gewählt, dass unter betrieblichen Bedingungen mindestens drei Trassen zur Verfügung stehen können.

Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen gem. § 13 Abs. 2 EIBV 75 % der Kapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Abweichungen sind in Einzelfällen zulässig, da eine starre Obergrenze von 75% eine markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen und ins Netz eingebundenen Verkehren des Personen- und Güterverkehrs verhindern könnte.

Auf Anfrage von Rahmenvertragsinteressenten wird die DB Netz AG die markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen und ins Netz eingebundenen Verkehren des Personen- und Güterverkehrs, die Betrachtung der Knotenbereiche und der übrigen Streckenabschnitte erläutern.

Eine Übersicht der durch Rahmenverträge gebundenen Kapazitäten auf den Strecken der DB Netz AG findet sich in Anlage 4 zu den SNB. Darin wird dargestellt, auf welchen Strecken die

durch Rahmenverträge gebundene Kapazität die 75%-Grenze überschreitet bzw. nicht überschreitet.

Für die Bearbeitung von Rahmenverträgen kann ein Entgelt erhoben werden.

Das Muster eines Rahmenvertrages nebst Anlagen stellen wir unter nachfolgendem Link zur Verfügung. Das Muster des Rahmenvertrages ist nicht Bestandteil der SNB:

[www.dbnetze.com/rahmenvertrag](http://www.dbnetze.com/rahmenvertrag)

#### **4.6.2 Laufzeit**

Rahmenverträge dürfen grundsätzlich nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden und sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Ausnahmen sind gemäß § 14a Abs. 2 AEG möglich.

Rahmenverträge müssen eine Laufzeit von mindestens zwei aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden haben.

#### **4.6.3 Anmeldung**

##### **4.6.3.1**

Voraussetzung für die Anmeldung von Rahmenverträgen ist ein abgeschlossener Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag.

##### **4.6.3.2**

Anmeldungen für Rahmenverträge können immer nur mit Wirkung für die der Anmeldung nächstfolgende Netzfahrplanperiode abgegeben werden.

Die Wirkung eines Rahmenvertrages beginnt immer mit der auf den Abschluss des Rahmenvertrages unmittelbar folgenden Netzfahrplanperiode.

##### **4.6.3.3**

Anmeldungen auf den Abschluss von periodischen Rahmenverträgen müssen zum Anmeldetermin elektronisch über das Trassenportal der DB Netz AG (TPN) oder schriftlich bzw. als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars beim Kundencenter Netzfahrplan vorliegen.

##### **4.6.3.4**

- a) Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen im Sinne des § 13 Abs. 11 EIBV können jederzeit abgegeben werden. Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen müssen schriftlich bzw. als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars beim Kundencenter Netzfahrplan eingereicht werden.
- b) Soll ein aperiodischer Rahmenvertrag bei der Erstellung eines Netzfahrplans Berücksichtigung finden, so muss dieser Rahmenvertrag spätestens bis zu dem Ende der Frist, innerhalb derer ZB Anträge auf Zuweisung von Trassen für diesen Netzfahrplan stellen können (vgl. Ziffer 4.2.1.5.1), abgeschlossen sein.

Für den Fall, dass der Abschluss des Rahmenvertrages bis zu diesem Termin nicht möglich sein sollte, ist bereits bei der Anmeldung anzugeben, ob die Anmeldung auch für den Abschluss mit Wirkung zu einer späteren Netzfahrplanperiode gelten soll.

**4.6.3.5**

- a) Anmeldungen für Änderungen von bestehenden Rahmenverträgen können jederzeit abgegeben werden. Anmeldungen für Änderungen von Rahmenverträgen müssen elektronisch über das Trassenportal der DB Netz AG (TPN) oder schriftlich bzw. als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars beim Kundencenter Netzfahrplan abgegeben werden.
- b) Damit Änderungen von Rahmenverträgen bei Erfüllung der im Musterrahmenvertrag genannten Voraussetzungen zur jeweils nächsten Netzfahrplanperiode in Kraft treten können, sind die Anmeldungen zu Änderungen bis spätestens zum 3. Montag im Oktober des der Anmeldung zum jeweiligen Netzfahrplan vorausgehenden Kalenderjahres erforderlich.
- c) Soll eine Änderung eines bestehenden Rahmenvertrages bei der Erstellung eines Netzfahrplans Berücksichtigung finden, so muss diese Änderung spätestens bis zu dem Ende der Frist, innerhalb derer ZB Anträge auf Zuweisung von Trassen für diesen Netzfahrplan stellen können (vgl. Ziffer 4.2.1.5.1), abgeschlossen sein.

**4.6.3.6**

Es können nur vollständig und korrekt ausgefüllte Anmeldungen bearbeitet werden. Fehlende oder unplausible Angaben fordert die DB Netz AG bei der von dem anmeldenden ZB benannten Person oder Stelle unverzüglich nach. Die nachgeforderten Angaben sind innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln. Übermittelt der ZB die Angaben nach dieser Frist oder nimmt er Änderungen bzw. Ergänzungen an der Anmeldung vor, die nicht angefordert wurden, so führt dies dazu, dass diese Anmeldung ungültig wird.

**4.6.3.7**

Die aktuell gültigen konkreten Fristen für die Anmeldung auf den Abschluss von periodischen Rahmenverträgen und die Änderung von bestehenden Rahmenverträgen, die zur jeweils nächsten Netzfahrplanperiode in Kraft treten sollen (vgl. Ziffer 4.6.3.5 b)), veröffentlicht die DB Netz AG im Bundesanzeiger sowie auf folgender Internetseite:

[www.dbnetze.com/rahmenvertrag](http://www.dbnetze.com/rahmenvertrag)

**4.6.4 Bearbeitung**

Die DB Netz AG bearbeitet alle Anmeldungen für Rahmenverträge unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten Regelwerks (Ziffer 2.3.4).

**4.6.4.1 Anmeldungen auf den Abschluss von periodischen Rahmenverträgen**

- a) Liegen konkurrierende Anmeldungen auf den Abschluss periodischer Rahmenverträge vor, wird zunächst ohne Rücksprache mit dem Antragsteller versucht, innerhalb von folgenden Spielräumen ein Angebot auf den Abschluss eines periodischen Rahmenvertrages zu erstellen:

- für den Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,
- für die übrigen Verkehre: +/-15 Minuten.

Sind die vorgenannten Spielräume zur Konfliktlösung nicht ausreichend, wird das Koordinierungsverfahren nach Ziffer 4.6.4.1 b) eingeleitet.

- b) Ist die Bearbeitung der Anmeldungen auf den Abschluss eines periodischen Rahmenvertrages nach Ziffer 4.6.4.1 a) nicht konfliktfrei möglich, hat die DB Netz AG durch Verhandlungen (in der Regel telefonisch) mit den ZB oder deren beauftragten Personen auf eine

einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Werden solche gefunden, sind diese unverzüglich durch die DB Netz AG zu dokumentieren.

Ändert ein ZB seine Anmeldung, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, so findet Ziffer 4.6.3.6 Satz 4 keine Anwendung.

- c) Werden keine einvernehmlichen Lösungen gefunden, bittet die DB Netz AG die Beteiligten schriftlich, für die Konfliktlösung bisher noch nicht angeführte Angaben (erweiterte Spielräume, Alternativen und Zwangspunkte) zu benennen. Hierauf können die ZB antworten. Erfolgt dies nicht, wird eine Entscheidung nach § 13 Abs. 10 EIBV i. V. m. § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV herbeigeführt. Die Ziffern 4.2.1.8 und 4.2.1.9 finden hierbei analoge Anwendung.

#### 4.6.4.2 Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen

- a) Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen werden nach erfolgter Eingangsprüfung in der Reihenfolge ihres Eingangs bearbeitet.
- b) Für die Bearbeitung von Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen gilt eine Regelbearbeitungszeit von 10 Wochen. Die Bearbeitungszeit gliedert sich in folgende Bearbeitungsschritte:

- Konstruktion auf Basis der jeweiligen Rahmenvertragsrestkapazität,
- Prüfung der Kapazitätsgrenze gem. § 13 Abs. 2 EIBV,
- Mitteilung der beabsichtigten Entscheidung über den Abschluss eines Rahmenvertrages gem. § 14d Nr. 4 AEG und Prüfung durch die Bundesnetzagentur gem. § 14e Abs. 1 Nr. 3 AEG,
- Abgabe des Angebots auf Abschluss eines Rahmenvertrages und Annahme des Angebots innerhalb einer Frist von 14 Werktagen.

Zeitgleich mit der Abgabe der Mitteilung über die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss eines Rahmenvertrages gem. § 14d Nr. 4 AEG werden die ZB rechtlich unverbindlich über die beabsichtigte Entscheidung informiert.<sup>3</sup>

- c) Anmeldungen auf den Abschluss von aperiodischen Rahmenverträgen werden im Rahmen der zum Zeitpunkt ihrer Bearbeitung vorhandenen Rahmenvertragsrestkapazität der Infrastruktur konstruiert.
- d) Lässt die vorhandene Rahmenvertragsrestkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, sucht die DB Netz AG im Rahmen der verfügbaren Restkapazität innerhalb der folgenden Spielräume nach Alternativen:
- für den Schienenpersonenverkehr: eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung bis zu einer Stunde oder einen anderen Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der jedoch gegebenenfalls angemeldete Verkehrshalte nicht zulässt;
  - für die übrigen Verkehre: eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung von bis zu zwei Stunden oder einen anderen Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der jedoch gegebenenfalls angemeldete Bedienhalte nicht zulässt.

<sup>3</sup> Gemäß § 14a Abs. 2 Nr. 1 AEG kann während der vierwöchigen Prüffrist der BNetzA nach § 14d S. 1 Nr. 4 AEG i. V. m. § 14e Abs. 1 Nr. 3 AEG die beabsichtigte Entscheidung der DB Netz AG den ZB nicht wirksam mitgeteilt werden.

## 5 Leistungen

### 5.1 Einleitung

Die DB Netz AG unterscheidet gemäß Anlage 1 zu §§ 3 und 21 EIBV zwischen Pflichtleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen. Die Preise der einzelnen Leistungen sind in den jeweiligen Listen der Entgelte veröffentlicht. Die Grundsätze für die Preisstruktur der Leistungen sind in Kapitel 6 ausgeführt.

### 5.2 Pflichtleistungen

Die Pflichtleistungen der DB Netz AG umfassen folgende Leistungen:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom,
- die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen,
- die Vermittlung von Lotsenleistungen oder von Streckenkundeleistungen (die Erbringung dieser Leistungen selbst ist nicht Bestandteil der Pflichtleistung), wobei die DB Netz AG die Kosten der erstmaligen Vermittlung der Lotsen- oder Streckenkundeleistung übernimmt,
- die Bereitstellung aller weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (insbesondere Fahrplanunterlagen) und die nicht unter die Nebenleistungen fallen. Die Art und Weise der Informationsübermittlung wird gesondert geregelt.

### 5.3 Zusatzleistungen

Neben den Pflichtleistungen bietet die DB Netz AG folgende Zusatzleistungen an:

#### a) Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes

Die Nutzung von Trassengleisen für einen Zeitraum von mehr als einer Stunde nach Beginn oder Ende der im Trassenangebot ausgewiesenen Zeiten ist möglich, sofern dem kein anderer Nutzungsanspruch entgegensteht.

#### b) Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte. Die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung gehört zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG. Für weitere Regelungen zu außergewöhnlichen Transporten lesen Sie bitte auch Ziffer 2.4 und 4.2.4.

#### c) Änderung von Trassen nach Erhalt des Trassenangebotes

Vom EVU/ZB veranlasste Änderungen von Trassen nach Erhalt des Trassenangebotes gehören zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG.

Unter vom EVU/ZB veranlassten Änderungen sind Anpassungen der Trassengrunddaten zu verstehen, die zu einer Abweichung von oder zur Neu-/Umkonstruktion der zuletzt angebotenen Trasse unter Beibehaltung des Start- und Zielpunktes und des Verkehrstages führen.

Folgende Anpassungen der Trassengrunddaten führen stets zu einer Neu-/Umkonstruktion der zuletzt angebotenen Trasse:

- Laufwegänderungen bei gleichem Start- & Zielpunkt
- Verschiebung der zeitlichen Lage einer Trasse ohne Veränderung der Verkehrstage

#### **d) Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten**

Grundlage der Streckenöffnungszeiten für den Gelegenheitsverkehr ist der jeweils gültige Netzfahrplan.

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der DB Netz AG Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden, wenn dies der DB Netz AG für den Gelegenheitsverkehr rechtzeitig bekannt gegeben wird und die erforderliche Besetzung der örtlichen Betriebsstellen sichergestellt werden kann. Für Trassen, die über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden, wird ein besonderes Entgelt gem. Liste der Entgelte erhoben, da die Besetzung über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus eine Zusatzleistung der DB Netz AG darstellt.

Strecken der DB Netz AG mit eingeschränkten Streckenöffnungszeiten sind in der Karte „Streckenöffnungszeiten“ in den Anlagen 3 und 4 der SNB dargestellt.

---

## **5.4 Nebenleistungen**

Die DB Netz AG bietet ihren Kunden eine Vielzahl von Leistungen an, die ihnen Planung und Betrieb erleichtern. Hierfür wurde ein umfangreiches Produktangebot entwickelt, das laufend den sich verändernden Marktbedingungen angepasst und ergänzt wird. Die Nebenleistungen der DB Netz AG können grundsätzlich in Informations- und Beratungsleistungen unterteilt werden. Die Preise dieser Produkte sind in der Liste der Entgelte für Nebenleistungen veröffentlicht.

Unser Angebot an Nebenleistungen umfasst derzeit folgende Produkte:

- Fahrzeitberechnung,
- Betriebsprogrammstudie,
- Fahrplanstudie,
- Trassenstudie,
- Trassengrafik,
- Leitsystem zur Netzdisposition Kunde (LeiDis-NK),
- Lizenz zur Datenabnahme,
- Statistiken,
- Eisenbahnkarten,
- gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte,

- Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R),
- Dispositionsarbeitsplätze.

Die vertraglichen Regelungen für die Inanspruchnahme dieser Leistungen können der jeweiligen Produktinformation (verfügbar unter [www.dbnetze.com/nebenleistungen](http://www.dbnetze.com/nebenleistungen)) entnommen oder bei den jeweiligen Vertriebsansprechpartnern in den Regionalbereichen erfragt werden.

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern in den Regionalbereichen:

[www.dbnetze.com/kontakte](http://www.dbnetze.com/kontakte)

## 6 Entgeltgrundsätze

### 6.1 Einleitung

Das Trassenpreissystem (TPS) der DB Netz AG muss verschiedenen Marktanforderungen gerecht werden. Zum einen muss die betriebliche Kostenstruktur – also der mit dem Angebot verschiedener Trassenprodukte verbundene operative und investive Aufwand – in ihrer Gesamtheit abgebildet werden. Zum anderen muss das TPS auf die Bedürfnisse der Nachfrage abgestimmt sein. Zu den preisbestimmenden Nachfragefaktoren zählen die Preiselastizität der einzelnen Nutzergruppen, die räumliche und zeitliche Verkehrsentwicklung sowie spezifische Anforderungen an die Infrastruktur. Schließlich muss das TPS – neben den eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen – auch die strategischen Unternehmensziele der DB Netz AG erfüllen, zu denen das Erzielen eines ausgeglichenen Ergebnisses einschließlich einer marktüblichen Rendite, die stetige Verbesserung der Kosten- und Produktionseffizienz sowie die nachhaltige Sicherung einer in Qualität und Umfang angemessenen Infrastruktur zählen.

Diesen teilweise sehr unterschiedlichen Rahmenvorgaben wird durch den modularen Aufbau des TPS Rechnung getragen, das sich aus den nutzungsabhängigen Komponenten Streckenkategorie und Trassenprodukt, den leistungsabhängigen Komponenten Auslastungsfaktor, Mindestgeschwindigkeit und Anreizsystem zur Störungsreduzierung sowie den sonstigen Entgeltkomponenten Lastkomponente und Regionalfaktoren zusammensetzt.

Die Entgeltgrundsätze gelten in Verbindung mit der Liste der Entgelte gültig ab 11.12.2011. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB und wird gemäß der Fristenregelung nach § 21 Abs. 7 EIBV in der Rubrik „Trassen“ unter der Internetadresse [www.dbnetze.com/tps](http://www.dbnetze.com/tps) veröffentlicht oder auf Wunsch in Papierform versendet.

#### ▪ Nutzungsabhängige Komponenten

Aus der Streckenkategorie leitet sich der Basispreis je Trassenkilometer ab, der für alle Nutzer gleichermaßen verbindlich ist. Die Einkategorisierung von Streckenabschnitten orientiert sich an den spezifischen, aufwandswirksamen Ausstattungselementen der Infrastruktur, berücksichtigt aber gleichzeitig die verkehrliche Bedeutung, die jeder Abschnitt als Teil des Gesamtnetzes für die Nutzer hat. Diese Kategorisierung anhand objektiver Streckenmerkmale ermöglicht eine marktorientierte Preisdifferenzierung bei gleichzeitiger Vermeidung der negativen Wirkungen eines „atomisierten“ Systems kostenorientierter Streckeneinzelpreise, wo z. B. Streckenabschnitte mit kostenintensiven Kunstbauwerken oder extrem niedriger Auslastung für den Kunden nicht nachvollziehbare Entgelthöhen aufweisen würden. Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die wesentlichen infrastrukturellen und verkehrlichen Eigenschaften der Streckenkategorien:

Strecken- kategorie		Infrastrukturmerkmale				
		Vmax- Bereich*	Anzahl Gleise*	Ober- leitung	LST	Oberbau/Grundsätze
FP	Fernstrecke Fplus	281 - 300 Km/h	2	Ja (Re 330)	CIR-ELKE II (Rückfallebene: Hauptsignal-Vorsignal), künftige LST für HGV-Verkehre, Zugfunk	Trassierung an Anforderungen SPFV ausgerichtet, keine Bahnübergänge, Reisendensicherungssysteme an Bahnsteigen, besondere Weichen für Vmax>200 Km/h
F1	Fernstrecke F1	201 - 280 Km/h	2	Ja (Re 250, Re 230 mod)	CIR-ELKE, LZB (Rückfallebene: Hauptsignal-Vorsignal), künftige LST für HGV-Verkehre, Zugfunk	Trassierung vorrangig an Anforderungen SPFV bzw. Mischbetrieb ausgerichtet, keine Bahnübergänge, Reisendensicherungssysteme an Bahnsteigen, besondere Weichen für Vmax>200 Km/h
F2	Fernstrecke F2	161 - 200 Km/h	2	Ja (Re 200)	Hauptsignal-Vorsignal, LZB künftige LST für HGV- Verkehre, Zugfunk	Trassierung an Anforderungen Mischbetrieb und SPFV ausgerichtet, keine Bahnübergänge, Reisendensicherungssysteme an Bahnsteigen, besondere Weichen für Vmax>160 Km/h
F3	Fernstrecke F3	101 - 160 Km/h	1 oder 2	(Re 100, Re 160, Re 200)	Hauptsignal-Vorsignal (LZB; CIR-ELKE), Zugfunk	Trassierung an Anforderungen Mischbetrieb ausgerichtet, Blockteilung für dichte Zugfolge, viele Überholungsmöglichkeiten
F4	Fernstrecke F4	101 - 160 Km/h	2	Re 100, Re 160, Re 200	Hauptsignal-Vorsignal, Zugfunk	Trassierung an Anforderungen SPFV ausgerichtet
F5	Fernstrecke F5	bis 120 Km/h (höhere Vmax möglich)	1 oder 2	(Re 100, Re 160, Re 200)	Hauptsignal-Vorsignal, (Zugfunk)	Trassierung an Anforderungen SGV ausgerichtet
F6	Fernstrecke F6	101 - 160 Km/h	1 oder 2	(Re 100, Re 160, Re 200)	Hauptsignal-Vorsignal, Zugfunk	Trassierung an Anforderungen SPNV ausgerichtet, Bahnübergänge
Z1	Zulaufstrecke Z1	51 - 100 Km/h	1	(Re 100)	Hauptsignal-Vorsignal, Signalisierter Zugleitbetrieb, (Zugfunk)	Trassierung an Anforderungen SPNV ausgerichtet, Bahnübergänge
Z2	Zulaufstrecke Z2	bis 50 Km/h	1	(Re 100)	keine, Einfachbetriebsweisen	Trassierung an einfachsten Anforderungen ausgerichtet
S1	Strecke Stadt- schnellverkehr S1	bis 120 Km/h	2	Ja	Hauptsignal-Vorsignal, Zugfunk	Trassierung an S-Bahnanforderungen ausgerichtet
S2	Strecke Stadt- schnellverkehr S2	bis 120 Km/h	2	Gleichstrom	Hauptsignal-Vorsignal, Zugfunk	Trassierung an S-Bahnanforderungen ausgerichtet
S3	Strecke Stadt- schnellverkehr S3	bis 120 Km/h	2	Gleichstrom	Signalverbindung, Zugfunk	Trassierung an S-Bahnanforderungen ausgerichtet

\* überwiegend

Die Trassenprodukte ermöglichen es, das TPS an den individuellen Bedürfnissen des Marktes auszurichten. Sie stellen damit die Marktorientierung des TPS sicher, die im eher kostenorientierten Grundpreis nicht immer hinreichend berücksichtigt werden kann. Grundlage dieses Produktportfolios ist die Unterscheidung von fünf bzw. vier Trassenprodukten für Personen- und Güterverkehr. Jedes dieser Produkte berücksichtigt neben den durch die Kundenanforderungen verursachten Kosten insbesondere auch die Wirkung der Entgelthöhen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EVU, d. h. deren Zahlungsbereitschaft.

### ▪ Leistungsabhängige Komponenten

Der Auslastungsfaktor dient als Anreiz, die Verkehrsströme im Sinne einer besseren Auslastung des Netzes zu lenken und damit dessen Leistungsfähigkeit zu steigern. Er kommt auf stark nachgefragten Strecken zur Anwendung, für die tatsächliche Ausweichalternativen existieren. Die Abkopplung von Auslastungsfaktor und Kategorie erlaubt eine flexible Steuerung der Verkehre, ohne dass jede Anpassung an eine geänderte Nachfrage eine Umkategorisierung erfordert. Ergänzt werden die leistungsabhängigen Bestandteile durch die Komponente Mindestgeschwindigkeit.

Ebenfalls mit dem Ziel einer besseren Leistungsfähigkeit bzw. Störungsreduzierung werden verspätungsverursachende Ergebnisse systematisch erfasst. Anschließend erfolgt eine spezifische

monetäre Bewertung der Verspätungen mit gegenseitiger Saldierung unabhängig von der nutzungsbezogenen Trassenentgeltabrechnung.

▪ **Sonstige Entgeltkomponenten**

Ergänzt werden die wesentlichen Säulen des modularen Trassenpreissystems durch weitere Faktoren. Die gewichtsabhängige Lastkomponente spiegelt den zusätzlichen Aufwand wider, den schwere Züge durch erhöhten Verschleiß und Kapazitätsverbrauch verursachen. Die 2003 eingeführten Regionalfaktoren stellen einen Zuschlag auf den regulären Trassenpreis dar. Zweck der Regionalfaktoren ist der Weiterbetrieb von Strecken, die überwiegend zur Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region betrieben werden, aber ohne diesen Faktor keine tragfähige Kosten-Erlös-Struktur aufweisen.

Insgesamt ermöglicht das modulare TPS eine transparente und nachvollziehbare Preisbildung, die sowohl die durch die Kundenbedürfnisse induzierten Infrastrukturkosten als auch die Tragfähigkeit der jeweiligen Nutzergruppen berücksichtigt. Gleichzeitig wird die Vereinbarkeit mit den rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Diskriminierungsfreiheit, auf der einen Seite, und den unternehmerischen Zielen der DB Netz AG auf der anderen Seite hergestellt.

**6.2 Trassenpreissystem**

Mit dem Kauf einer Trasse sind alle Pflichtleistungen nach Ziffer 5.2 abgegolten. Die Summe der Entgelte aus dem Trassenpreissystem für das gesamte Netz übersteigt nicht die insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer marktüblichen Rendite. Die Entgelte für die Nutzung der Trassen werden gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise berechnet. Nähere Regelungen zur Minderung dieser Entgelte können Ziffer 7.1.8 sowie der Liste der Entgelte entnommen werden. Im Folgenden sind die Entgeltgrundsätze für die Pflichtleistungen dargestellt.

Das Trassenentgelt je Trassenkilometer ist abhängig von folgenden Einflussgrößen:

- **Nutzungsabhängige Komponente**
- **Leistungsabhängige Komponente**
- **Sonstige Entgeltkomponenten**

Formel für die Berechnung des Trassenpreises (vorbehaltlich Minderung und Konditionen):	
1. Nutzungsabhängige Komponente	→ Streckenkategorie und Trassenprodukte
2. Leistungsabhängige Komponente	→ Auslastungsfaktor, Mindestgeschwindigkeit
3. Sonstige Entgeltkomponenten	→ Lastkomponente
Kategoriegrundpreis	(gem. Streckenkategorie)
x Produktfaktor	(gem. Trassenprodukt)
x Leistungsabh. Komp.	(gem. Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit)
x Regionalfaktor	(gem. Sonstige Entgeltkomponente)
+ Lastkomponente	(gem. Sonstige Entgeltkomponente)
=	Trassenpreis je Trassenkilometer (Trkm)

## 6.2.1 Nutzungsabhängige Komponente

Die nutzungsabhängige Entgeltkomponente wird vom Trassenprodukt und der Streckenkategorie bestimmt:

- Die DB Netz AG bietet im Personen- und im Güterverkehr unterschiedliche Produkte an.
- Es gibt insgesamt zwölf Streckenkategorien. Die Kategorisierung berücksichtigt neben den infrastrukturellen Ausrüstungsmerkmalen auch die verkehrliche Bedeutung der einzelnen Relationen.

### 6.2.1.1 Streckenkategorie

Es gibt insgesamt zwölf Streckenkategorien, aus denen sich der Grundpreis errechnet. Die Einkategorisierung wird nach folgenden Kriterien vorgenommen:

#### a) Fernstrecken

Fplus: Die Strecken der Kategorie Fplus zeichnen sich durch ihre überdurchschnittliche verkehrliche Bedeutung aus. Sie sind aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausrüstungsmerkmale überwiegend mit Geschwindigkeiten >280 km/h befahrbar und dienen überwiegend dem schnellen Verkehr.

F1: In dieser Kategorie sind alle Strecken zusammengefasst, die mit einer Geschwindigkeit größer 200 km/h bis 280 km/h befahrbar sind. Die Strecken können sowohl überwiegend dem schnellen Verkehr dienen, als auch im Mischbetrieb genutzt werden.

F2: Strecken, die mit Geschwindigkeiten zwischen 161 - 200 km/h befahrbar sind, werden dieser Kategorie zugeordnet. Diese Strecken können sowohl überwiegend dem schnellen Verkehr dienen, als auch im Mischbetrieb genutzt werden.

F3: Strecken der Kategorie F3 sind Mischbetriebsstrecken, die überwiegend im Geschwindigkeitsbereich zwischen 101 - 160 km/h befahren werden.

F4: Die Kategorie F4 fasst Strecken des Geschwindigkeitsbereichs zwischen 101 - 160 km/h zusammen, auf denen vorrangig überregionale, schnelle Verkehre durchgeführt werden.

F5: Strecken der Kategorie F5 sind für die vorrangige Nutzung durch überregionale langsame Verkehre für Geschwindigkeiten bis 120 km/h vorgesehen.

F6: Die Kategorie F6 enthält Strecken, die mit Geschwindigkeiten zwischen 101 - 160 km/h befahren werden können und überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr, bzw. der Anbindung einer Region an einen Verdichtungsraum, dienen.

#### b) Zulaufstrecken

Z1: Die Kategorie Z1 beinhaltet überwiegend Strecken, welche mit Geschwindigkeiten zwischen 51km/h - 100 km/h befahren werden können.

Z2: In die Kategorie Z2 sind alle Strecken eingeteilt, die mit keiner oder einfachster Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sind bzw. nur mit geringer Geschwindigkeit bis 50 km/h befahren werden können.

#### c) Strecken des Stadtschnellverkehrs

S1: Strecken der Kategorie S1 werden überwiegend, bzw. ausschließlich, für den Betrieb des Stadtschnellverkehrs vorgehalten.

S2: Diese Kategorie beinhaltet alle gleichstrombetriebenen Strecken des Stadtschnellverkehrs in Hamburg.

S3: Diese Kategorie beinhaltet alle gleichstrombetriebenen Strecken des Stadtschnellverkehrs in Berlin.

### 6.2.1.2 Trassenprodukte

Über einen multiplikativen Produktfaktor werden die Produkte im Trassenpreis berücksichtigt. Im Folgenden werden die Produkte beschrieben.

#### a) Trassen für den Personenverkehr

##### ■ Personenverkehrs-Express-Trasse

Sie ermöglicht die schnellstmögliche und direkte Anbindung von Ballungszentren im Personenfern- und Personennahverkehr sowie grenzüberschreitende Expressverkehre. Express-Trassen können durch ihre Abfahrts- und Ankunftszeiten in bestehende Taktsysteme integriert werden, bzw. ein neues Express-Taktsystem bilden. Sie erhalten im Rahmen des Kapitels 8 höchste Priorität bei der betrieblichen Durchführung des Verkehrs.

##### ■ Personenverkehrs-Takt-Trasse

Der Taktverkehr zeichnet sich in der Regel durch Verkehre von mindestens vier Zugpaaren am Tag aus, deren Laufweg auf dem überwiegenden Teil (mehr als 50 %) übereinstimmt und/oder die über Betriebsprogramme zu einem Taktsystem miteinander verknüpft und dadurch ins Netz eingebunden sind. Diese Verkehre besitzen gleiche oder alternierende Systemhalte.

Die Takt-Trassen werden zusätzlich nach Nahverkehr und Fernverkehr unterschieden:

- Die Personennahverkehrs-Takt-Trasse umfasst alle Trassen des Nahverkehrs einschließlich der Stadtschnellverkehrs-Trassen, die über Takte und Anschlüsse miteinander verknüpft sind.
- Die Personenfernverkehrs-Takt-Trasse umfasst alle Trassen des Fernverkehrs, die über Takte und Anschlüsse miteinander verknüpft sind. Dazu gehören grundsätzlich auch die Trassen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, sofern keine besonderen Anforderungen an die Planung dieser Trassen gestellt werden.

Aus Zügen des Expressproduktes bestehende Taktsysteme fallen nicht unter die Definition der Takt-Trasse, sondern sind als Express-Trassen zu verstehen.

##### ■ Personenverkehrs-Economy-Trasse

Diese Trasse stellt eine preisgünstige Wahlmöglichkeit sowohl für den Personennah- als auch für den Personenfernverkehr außerhalb eines Taktsystems dar.

#### b) Trassen für den Güterverkehr

##### ■ Güterverkehrs-Express-Trasse

Sie bieten schnellstmögliche und direkte Verbindung mit hoher Zuverlässigkeit zwischen den wichtigsten Zentren in Deutschland. Sie erhalten bei der betrieblichen Durchführung des Verkehrs Vorrang vor allen Zügen außer dringlichen Hilfszügen und Zügen auf Personenverkehrs-Express-Trassen, soweit dies im Rahmen der Geschäftsbedingungen in Kapitel 7 möglich ist.

##### ■ Güterverkehrs-Standard-Trasse

Diese Trasse steht für alle Züge des Güterverkehrs zur Verfügung. Typischerweise sind die Güterverkehrs-Standard-Trassen über Anschlüsse miteinander verknüpft oder unterliegen besonderen Restriktionen wie zum Beispiel festen Ankunftszeiten beim Empfänger. Daraus resultieren für die DB Netz AG Fixpunkte bei der Erstellung des Fahrplans. Im Güterverkehr gibt es jedoch all-

gemein weniger Vorgaben als im Personenverkehr. Die DB Netz AG ist somit bei der Ausarbeitung des Fahrplans flexibler.

- Güterverkehrs-LZ-Trasse

Die LZ-Trasse ermöglicht den Kunden des Güterverkehrs die Durchführung dispositiver Lok- und Triebfahrzeugfahrten.

- Güterverkehrs-Zubringer-Trasse

Die Trasse kann für die Überführung beladener und leerer Wagen im Einzelwagenverkehr zwischen den Güterverkehrsstellen und den Zugbildungsanlagen der DB Netz AG bestellt werden. Sie muss in unmittelbarem Zusammenhang mit der Nutzung einer Güterverkehrs-Standard bzw. Express-Trasse stehen und darf eine Trassenlänge von 75 km nicht überschreiten.

Die mitgeführten Wagen müssen zur Sammlung bzw. Verteilung auf mehrere Güterverkehrsstellen vorgesehen sein. Ein schlüssiges Bedienkonzept für die betreffende Region muss vorgelegt werden.

## 6.2.2 Leistungsabhängige Komponente

Die leistungsabhängige Komponente bietet Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes.

### 6.2.2.1 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen

Die Entgelte für die Nutzung von Trassen werden so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den EVU und der DB Netz AG Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes (Anreizsystem) bieten.

Das Anreizsystem gliedert sich in

- Erfassungsmodell,
- Datenmodell und
- Verrechnungsmodell

Im Erfassungsmodell ist die Erfassung von Zusatzverspätungsminuten und deren Zuordnung zu Kodierungen geregelt.

Mit dem Datenmodell wird geregelt, wie sich mit Hilfe der Kodierungen aus der Gesamtmenge der Zusatzverspätungsminuten die Menge der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten (getrennt nach Zuständigkeiten von DB Netz AG und EVU) herleiten lässt. Hier wird außerdem geregelt, dass eine Verrechnung der anreizrelevanten Verspätungsminuten nur dann in Betracht kommt, wenn bestimmte, verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziele nicht erreicht werden.

Das Verrechnungsmodell dient dazu, aus der Menge der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten (getrennt nach Zuständigkeiten) die Zahlungsströme zwischen der DB Netz und den EVU herzuleiten.

#### 6.2.2.1.1 Erfassungsmodell

##### Funktionsweise

Maßgeblich für das Erfassungsmodell sind die Regelungen der Ril 420.9001. Für das Anreizsystem sind folgende Abschnitte der Richtlinie von besonderer Bedeutung:

- Regeln der Zusammenarbeit (Abschnitt 2 der Ril 420.9001)
- Definitionen und Messkonzept (Abschnitt 3 der Ril 420.9001)

- Kodierungsprinzip (Abschnitt 4 der Ril 420.9001)
- Kodierungsprozess (Abschnitt 5 der Ril 420.9001)
- Korrekturprozess (Abschnitt 6 der Ril 420.9001)

**Korrekturverfahren**

Zusätzlich zu den Bestimmungen des Abschnitts 6 der Ril 420.9001 gilt folgendes: Sind Kodierungen aus Sicht der EVU fehlerhaft, können die EVU eine Umkodierung der Angaben des Stundennachweises beantragen. Hierzu ist der von der DB Netz AG unter [www.dbnetze.com/umkodierungsantrag](http://www.dbnetze.com/umkodierungsantrag) zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt bis spätestens drei Tage nach Erhalt des Stundennachweises vom EVU an die Mail-in-Adresse [kunas.db.netz@deutschebahn.com](mailto:kunas.db.netz@deutschebahn.com) zu senden. Als Betreff ist einzutragen „UK (Nr. des Stundennachweises)“.

**6.2.2.1.2. Datenmodell**

**Funktionsweise**

Im Anreizsystem sind unter allen erfassten nur diejenigen Zusatzverspätungsminuten relevant, die sich gemäß ihrer Kodierung entweder durch die DB Netz oder durch das betreffende EVU direkt beeinflussen lassen. Zudem sind nur die Zusatzverspätungsminuten bestimmter, durch das EVU ausgewählter Züge relevant. Eine Verrechnung der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten kommt nur dann in Betracht, wenn bestimmte, verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziele nicht erreicht werden. Die Pünktlichkeit eines Zuges wird hierbei anhand eines Schwellwertes für den Güterverkehr am Endbahnhof und für den Personenverkehr an den Unterwegsbahnhöfen ermittelt. Als Unterwegsbahnhöfe im Personenverkehr gelten alle messbaren Verkehrshalte des Zuges (Ankunft) sowie der entsprechende Endbahnhof.

Für das Datenmodell sind somit folgende Komponenten von Bedeutung:

- Anreizrelevante Kodierungen
- Anreizrelevante Züge
- Verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziele
- Schwellwerte am Endbahnhof/Unterwegsbahnhof

**Anreizrelevante Kodierungen**

Direkt beeinflussbar und damit anreizrelevant sind alle Zusatzverspätungen, die gemäß dem Erfassungsmodell einer der in der folgenden Tabelle genannten Kodierungen zugeordnet wurden:

Zuständigkeit DB Netz AG		Zuständigkeit EVU	
VU	Verspätungskodierung	VU	Verspätungskodierung
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb)	50	Haltezeitüberschreitung
12	Fehldisposition	51	Antrag EVU
13	Vorbereitung (Betrieb)	52	Ladearbeiten
18	Betriebliches Personal Netz	53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung
19	Sonstiges Betrieb Netz	57	Keine Meldung durch EVU

Zuständigkeit DB Netz AG		Zuständigkeit EVU	
VU	Verspätungskodierung	VU	Verspätungskodierung
21	Telekommunikationsanlagen	58	Verkehrliches Personal EVU
22	Bauwerke	60	Umlauf-, Einsatzplanung
23	Fahrbahn	62	Reisezugwagen
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	63	Güterwagen
25	Anlagen Leit- und Sicherheitstechnik	64	Triebfahrzeuge
28	Technisches Personal Netz	68	Technisches Personal EVU
29	Sonstiges Technik Netz		
30	Mängellangsamfahrstellen		
31	Bauarbeiten		
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten		

Die in dieser Aufstellung benannten Verspätungsursachen werden in der Richtlinie 420.9001A02 im Einzelnen näher bestimmt.

### Anreizrelevante Züge

Die EVU wählen in der Zeit zwischen dem Abschluss der Einzelnutzungsvereinbarung für den jeweiligen Netzfahrplan (Ziffer 4.2.1.11 i. V. m. Ziffer 7.1.3.2 SNB) und dem 30.09. eines Jahres die Zugnummern der Züge aus, für die das Anreizsystem Anwendung finden soll. Hierbei müssen 20% der im Rahmen des Netzfahrplans zugewiesenen Trassen ausgewählt werden. Vom Anreizsystem ausgenommen sind Züge des Gelegenheitsverkehrs, Züge der Gleichstrom-S-Bahnen Hamburg und Berlin und Züge, die aufgrund der Streckenverhältnisse eine besondere Form des Fahrplans benötigen (z. B. Zugleitbetrieb).

Die ausgewählten Züge sind als Exceldatei (Formatvorgabe erfolgt durch DB Netz AG und wird per Kundensreiben bekanntgegeben) innerhalb des o. g. Zeitraums an das zuständige Kundenmanagement zu senden.

### Verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziele

Die verkehrsartbezogenen Pünktlichkeitsziele des Anreizsystems für das Kalenderjahr 2012 sind für die Verkehrsarten

- Personen-Fernverkehr 81,5%,
- Personen-Nahverkehr 92,5%,
- Güterverkehr 80,0%.

Die Pünktlichkeit wird tages-, wochen- und jahresweise für die anreizrelevanten Züge eines jeden EVU im Güterverkehr am Endbahnhof der Züge und im Personenverkehr an den Unterwegsbahnhöfen ermittelt:

**Pünktlichkeitsformeln für die Verkehrsarten**

Güterverkehr

Pünktlichkeit in % = 100 x

$$\left[ \frac{\text{Anzahl in der Ankunft pünktlicher anreizrelevanter Züge des EVU}}{\text{Gesamtzahl anreizrelevanter Züge des EVU}} \right]$$

Personenverkehr

Pünktlichkeit in % = 100 x

$$\left[ \frac{\text{Pünktliche Unterwegshalte anreizrelevanter Züge des EVU}}{\text{Gesamtzahl Unterwegshalte anreizrelevanten Züge des EVU}} \right]$$

An Tagen, an denen der Pünktlichkeitswert eines EVU das jeweils geltende Pünktlichkeitsziel unterschreitet, werden die anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten aller unpünktlichen Züge je nach Zuständigkeit für die Verrechnung eventueller Zahlungen aus dem Anreizsystem auf ein Zusatzverspätungsminutenkonto des betreffenden EVU bzw. der DB Netz AG transferiert.

**Schwellwerte am Endbahnhof/Unterwegsbahnhof**

Die Beurteilung der Pünktlichkeit eines Zuges erfolgt anhand verkehrsartbezogener Schwellwerte. Ein Zug gilt als unpünktlich wenn er:

- im Schienenpersonen-Fern- und Schienenpersonen-Nahverkehr an zumindest einem Unterwegsbahnhof eine Ankunftsverspätung von >5'59 Minuten

und

- im Schienengüterverkehr am Endbahnhof eine Ankunftsverspätung von >30'59 Minuten aufweist.

**6.2.2.1.3. Verrechnungsmodell**

**Funktionsweise**

Auf der Grundlage der zuvor ermittelten Pünktlichkeitswerte und anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten wird eine Jahresabrechnung erstellt. Eine Zahlung aus dem Anreizsystem erfolgt jedoch nur, wenn das Jahrespünktlichkeitsziel abzüglich einer Bandbreite nicht erreicht wird. Zudem ist die Menge der insgesamt abrechnungsrelevanten Zusatzverspätungsminuten durch eine Kappungsgrenze nach oben hin begrenzt. Soll eine Zahlung aus dem Anreizsystem stattfinden, ergibt sich ihre Höhe daraus, dass man die abrechnungsrelevanten Zusatzverspätungsminuten mit dem Anreizentgelt multipliziert. Für das Verrechnungsmodell sind damit folgende Komponenten von Bedeutung:

- Jahrespünktlichkeitsziel und Bandbreite
- Kappungsgrenze
- Abrechnungsrelevante Zusatzverspätungsminuten
- Anreizentgelt

**Jahrespünktlichkeitsziel und Bandbreite**

Eine Zahlung aus dem Anreizsystem erfolgt nur, wenn die jahresbezogene Pünktlichkeit eines EVU das verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziel abzüglich einer Bandbreite von einem Prozentpunkt nicht erreicht. Die Bandbreite dient dazu, Unpünktlichkeiten aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse auszugleichen.

**Kappungsgrenze**

Im Anreizsystem werden pro Jahr maximal 10 Mio. Zusatzverspätungsminuten bezogen auf die am Anreizsystem Beteiligten insgesamt abgerechnet.

Das Erreichen der Kappungsgrenze wird am Jahresende durch die Summierung der gesamten Zusatzverspätungsminutenkonten EVU und DB Netz AG festgestellt. Übersteigt die Gesamtsumme der Zusatzverspätungsminuten 10 Mio., so werden die Zusatzverspätungsminuten je EVU und der DB Netz AG mit folgendem Kappungsfaktor multipliziert:

$$Kappungsfaktor = \frac{10 \text{ Mio.}}{\text{Gesamtzahl abrechnungsrelevanter Verspätungsminuten}}$$

Der Kappungsfaktor dient dazu, die sich aus dem Anreizsystem für die Beteiligten ergebenden finanziellen Auswirkungen kalkulierbar zu machen.

**Abrechnungsrelevante Zusatzverspätungsminuten**

Abrechnungsrelevant sind alle (ggf. um den Kappungsfaktor bereinigten) Zusatzverspätungsminuten, die sich im Laufe des Jahres auf den im Datenmodell beschriebenen Zusatzverspätungsminutenkonten der EVU und der DB Netz AG angesammelt haben, d. h. alle anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten aller unpünktlichen Züge an Tagen, an denen das verkehrsartbezogene Pünktlichkeitsziel nicht erreicht wurde.

**Anreizentgelt**

Das Anreizentgelt beträgt 10 Cent pro abrechnungsrelevanter Zusatzverspätungsminute. Die jeweiligen Zahlungen der bzw. an die DB Netz AG werden saldiert.

**Anrechnung von Entgeltminderung wegen nicht vertragsgemäßem Zustand gem. Ziff. 6.2.3.7**

Eine Minderung des Nutzungsentgelts gem. Ziffer 6.2.3.7 wird auf Zahlungen von Entgelten aus dem Anreizsystem angerechnet, sollten Minderung und die Zahlungen aus dem Anreizsystem auf derselben Verspätungsursache beruhen.

**6.2.2.1.4. Informationsübermittlung**

Die Informationen zum Anreizsystem werden dem EVU mittels folgender Dokumente übermittelt:

Dokument	Inhalt	Format / Übermittlung
Stundennachweis	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zuständige BZ</li> <li>▪ Datum</li> <li>▪ Zugnummer</li> <li>▪ Ist-Zeit</li> <li>▪ Betriebsstelle gem. Ril 100</li> <li>▪ Kodierung Zusatzverspätungsminuten</li> </ul>	Excel-Format, per E-Mail, 1x pro Tag 02.00 Uhr für den vorangegangenen Tag
Tagesnachweis	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pünktlichkeitsgrad</li> <li>▪ Unpünktliche Züge mit ihren Endverspätungen</li> <li>▪ Anreizrelevante Zusatzverspätungsminuten der unpünktlichen Züge (Einzel- und Summendarstellung)</li> </ul>	Excel-Format, per E-Mail, 1x pro Tag am 2. Folgetag

Dokument	Inhalt	Format / Übermittlung
Wochennachweis Abrechnungsrelevante Unterlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pünktlichkeitsgrad (aktuelle Woche und Vorwochen)</li> <li>▪ Unpünktliche Züge an Tagen, an denen das Pünktlichkeitsziel nicht erreicht wurde</li> <li>▪ Anreizrelevante Zusatzverspätungsminuten der unpünktlichen Züge an Tagen an denen das Jahrespünktlichkeitsziel nicht erreicht wurde (Einzel- und Summendarstellung)</li> </ul>	Excel-Format, per E-Mail am 2. Arbeitstag der 2. Folge-woche
Jahresnachweis Abrechnungsrelevante Unterlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pünktlichkeitsgrad</li> <li>▪ Summierung abrechnungsrelevanter Zusatzverspätungsminuten</li> </ul>	Excel-Format, per E-Mail in 3. Kalenderwoche des nachfolgenden Jahres

### 6.2.2.2 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Folgende Bestandteile dienen zur Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes gem. § 21 Abs. 1 EIBV:

#### a) Auslastungsfaktor

Zur Schaffung von Anreizen zur effizienten Nutzung der Schienenwege wird ein Auslastungsfaktor auf besonders stark ausgelasteten Streckenabschnitten erhoben. Die abschließende Auflistung der Streckenabschnitte kann der Liste der Entgelte gültig ab 11.12.2011 entnommen werden.

#### b) Zugbedingte Abweichung von der Mindestgeschwindigkeit

Zur Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird ein Aufschlag auf das Trassenentgelt erhoben, wenn zugbedingt eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h nicht erreicht wird und somit ein deutlich erhöhter Kapazitätsbedarf entsteht. Diese Regelung gilt für alle Streckenkategorien der Fernstrecken und Strecken des Stadtschnellverkehrs. Die Höhe des Aufschlags kann der Liste der Entgelte für Trassen entnommen werden.

## 6.2.3 Sonstige Entgeltkomponenten

### 6.2.3.1 Lastkomponente

Der Trassenpreis der Verkehrsleistung Schienengüterverkehr enthält eine vom Bruttogewicht des Wagenzuges abhängige Entgeltkomponente. Für Zuggewichte ab 3.000 t werden additiv zuzurechnende Entgelte erhoben.

### 6.2.3.2 Bedarfstrasse

Die Kunden erhalten die Möglichkeit, maximal 15% (gemessen an den Trkm) ihrer insgesamt angemeldeten Trassen in Form von Bedarfstrassen anzumelden. Werden mehr als 15% der angemeldeten Trassen als Bedarfstrassen angemeldet, so werden die zuviel angemeldeten Trassen wie Trassen im Gelegenheitsverkehr behandelt. Wird die Bedarfstrasse genutzt, ist der entsprechende Trassenpreis zu entrichten. Wird die Bedarfstrasse nicht oder nur teilweise genutzt, wird ein Reservierungsentgelt für den nicht genutzten Teil der Trasse erhoben. Das Reservierungsentgelt ist abhängig von der Höhe des Trassenentgeltes der Bedarfstrasse.

Der nicht genutzte Teil der Bedarfstrasse kann von der DB Netz AG kurzfristig anderweitig vermarktet werden.

Stellt ein Dritter einen Antrag auf die Benutzung einer noch nicht aktivierten Bedarfstrasse oder ihres überwiegenden Teils (gemessen in Trkm), so behält der Besteller der Bedarfstrasse das Nutzungsrecht nur bei verbindlicher Abnahme dieser Trasse. Wird in diesem Fall nicht innerhalb von zwei Arbeitstagen eine verbindliche Zusage getroffen, so erhält der Dritte das entsprechende Angebot. In diesem Fall entfällt für den Besteller der Bedarfstrasse das Reservierungsentgelt. Sowohl im Fall der verbindlichen Zusage durch den Besteller der Bedarfstrasse als auch bei Abgabe der Bedarfstrasse an den Dritten ist eine nachträgliche Stornierung ausgeschlossen.

### 6.2.3.3 Entgelt für Angebotserstellung

Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer bestellten Trasse ein Bearbeitungsentgelt erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung bei berechtigten Beanstandungen des Kunden. Das Entgelt für die Angebotserstellung entspricht maximal dem Nutzungsentgelt der nicht angenommenen Trassen.

### 6.2.3.4 Stornierungsentgelte

Stornierung bedeutet die Abbestellung einer Trasse oder eines Teils einer Trasse an einem oder mehreren Verkehrstagen. Werden alle Verkehrstage storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Stornierung fällt ein Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung an. Zusätzlich wird ein prozentuales Stornoentgelt in Anhängigkeit vom Zeitpunkt der Stornierung und dem einfachen Entgelt für die stornierte Trasse bzw. für den stornierten Teil der Trasse erhoben. Das Stornierungsentgelt entspricht maximal dem entgangenen Entgelt für die stornierte Trassennutzung. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte in folgender Höhe erhoben:

**Bis zum 60. Tag** vor dem zu stornierenden Verkehrstag:

- Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung

**Bis zum 30. Tag** vor dem zu stornierenden Verkehrstag:

- Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 10 % des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse

**Nach dem 30. Tag** vor dem zu stornierenden Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt:

- Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 20 % des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse

**Unter 24 Stunden** vor der Abfahrt:

- Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 40 % des einfachen Entgeltes für die stornierte Trasse bzw. den stornierten Teil der Trasse.

### 6.2.3.5 Entgelt für die Offenlegung von Rahmenverträgen

Auf Anfrage legt die DB Netz AG in anonymisierter Form die wesentlichen Merkmale der auf der angefragten Strecke bzw. den angefragten Strecken abgeschlossenen Rahmenverträge gemäß § 13 Abs. 6 EIBV offen. Zu den wesentlichen Merkmalen eines Rahmenvertrages gehören die vereinbarte Relation, die vereinbarte Bandbreite, die zeitliche Lage der Rahmenvertragskapazität, die vereinbarte Laufzeit sowie der Beendigungszeitpunkt des Rahmenvertrages.

Für jeden Offenlegungsantrag wird ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben. Die Berechnung erfolgt individuell, auf Basis des Offenlegungsverlangens in Abhängigkeit vom Zeitaufwand zu einem Stundensatz, der die mit der Offenlegung verbundenen Personal- und Sachkosten sowie eine marktübliche Rendite berücksichtigt.

#### **6.2.3.6 Reduzierungsentgelt bei Rahmenverträgen**

Das mit einem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen kann um maximal 1,5 % je Netzfahrplanperiode reduziert werden. Bei einer darüber hinaus gehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten.

Bei Rahmenverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einer Rahmenfahrplanperiode kann ab Beginn der zweiten Rahmenfahrplanperiode das mit dem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen um maximal 0,5 % je Netzfahrplanperiode reduziert werden. Bei einer darüber hinaus gehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten.

Das Reduzierungsentgelt wird erhoben, da die DB Netz AG ihre Kapazitätsplanung sehr stark an den rahmenvertraglich vergebenen Zugtrassen ausrichten muss und im Sinne einer effizienten Infrastrukturnutzung und gerechten Trassenvergabe auf eine zuverlässige vertragliche Basis angewiesen ist. Zugleich soll vermieden werden, dass über Rahmenverträge Kapazitäten gesichert werden, auf deren Inanspruchnahme im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ohne Konsequenz verzichtet werden kann.

Das Reduzierungsentgelt beträgt 15% des Produktes aus dem abweichenden Trassenkilometervolumen und dem durchschnittlichen Trassenkilometerpreis, der sich für die mit einem Rahmenvertrag gebundenen Kapazitäten entsprechend der jeweils gültigen Trassenpreisliste ergibt.

Das Reduzierungsentgelt wird in dem Umfang nicht erhoben, in dem der Kunde anstatt der reduzierten eine zusätzliche Nutzung von Schienenwegkapazität innerhalb der Netzfahrplanperiode vertraglich vereinbart hat. Die Verrechnung erfolgt auf der Basis der Trassenkilometer, die innerhalb der Netzfahrplanperiode durch Netzfahrplan- und Gelegenheitsverkehrstrassen erbracht wurden.

#### **6.2.3.7 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand**

##### **6.2.3.7.1.**

Die DB Netz AG erbringt Leistungen nach Maßgabe der Bestimmungen des jeweiligen Einzelnutzungsvertrages und des Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrags i. V. m. den SNB. Weicht die erbrachte Leistung nicht nur unwesentlich von der vertraglich geschuldeten Leistung ab (Mangel), wird das geschuldete Nutzungsentgelt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen gemindert.

##### **6.2.3.7.2.**

Unabhängig von einem Minderungsverlangen des EVU/ZB reduziert die DB Netz AG von sich aus das geschuldete Nutzungsentgelt im Falle der nachfolgend genannten Mängel, wenn diese dazu geführt haben, dass Zusatzverspätungsminuten gem. der Ril 420.9001 mindestens in der unter Ziffer 6.2.3.7.3 genannten Höhe kodiert wurden.

##### **a) Mängel bezüglich der Schienenwege:**

- VU 22 (Bauwerke)
- VU 23 (Fahrbahn)
- VU 30 (Mängellangsamfahrstelle)
- VU 31 (Bauarbeiten)

- VU 32 (Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten)
- VU 83 (Schmierfilm)

**b) Mängel bezüglich der Steuerungs- und Sicherungssysteme:**

- VU 21 (Fernmeldeanlagen)
- VU 24 (Bahnübergangsanlagen)
- VU 25 (Sicherungsanlagen)

**c) Mängel bezüglich der streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom:**

- VU 20 (Oberleitungsanlagen)

**d) Personalbedingte Mängel:**

- VU 12 (Fehldisposition)
- VU 18 (Betriebliches Personal Netz)
- VU 28 (Technisches Personal Netz)

**6.2.3.7.3.**

Die in Ziffer 6.2.3.7.2 genannte Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten liegt im Personenfern- und -Nahverkehr sowie bei Güterverkehrs-Expresstrassen bei sechs Minuten. Bei allen anderen Güterverkehrsprodukten liegt sie bei einunddreißig Minuten. Unterhalb dieser Grenze wird im Wesentlichen das Interesse der EVU/ZB an einer zeitgemäßen Leistungserbringung gewährleistet.

**6.2.3.7.4.**

Für die nach vorstehenden Ziffern 6.2.3.7.2/6.2.3.7.3 erfassten Mängel wird ein auf die Zusatzverspätungsminuten, die Verkehrsart, bzw. so weit Expresstrassen betroffen sind, auf das Produkt bezogener Minderungsbetrag bis zur Höhe von maximal 50% des jeweiligen Trassennutzungsentgelts gewährt. Die Differenzierung des Minderungsbetrages nach Verkehrsarten berücksichtigt die unterschiedlichen Infrastrukturnutzungsentgelte der Verkehrsarten sowie die Tatsache, dass die Auswirkungen einer Verspätungsminute je nach Verkehrsart eine unterschiedliche Auswirkung auf das Interesse der EVU/ZB hat.

Die konkrete Höhe des Betrags ergibt sich aus der jeweils gültigen Liste der Entgelte - TPS - . Minderungsbeträge werden in der auf den Nutzungsmonat folgenden Entgeltabrechnung berücksichtigt.

**6.2.3.7.5.**

Die Minderung für andere als die in Ziffer 6.2.3.7.2 lit. a) - d) genannten Mängel wird aufgrund einer konkreten Mängelanzeige unter Maßgabe der unter Ziffer 6.2.3.7.4 dargelegten Grundsätze vorgenommen. In Fällen, in denen eine Bemessung nach Zusatzverspätungsminuten nicht möglich ist, wird die Minderungshöhe unter Berücksichtigung des Ausmaßes des Mangels für die Tauglichkeit zum vertragsgemäßen Gebrauch im Einzelfall ermittelt.

**6.2.3.7.6.**

Die Minderung für Mängel, die

- a) nicht auf dem Zustand des Schienenwegs, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom beruhen und

- b) die Nutzbarkeit zum vertragsgemäßen Gebrauch nicht derart gravierend beeinträchtigen, dass damit der diskriminierungsfreie Netzzugang nach § 14 Abs. 1 AEG nicht beeinträchtigt ist,

ist ausgeschlossen.

#### **6.2.3.8 Entgeltregelung bei kurzfristiger Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen**

Ergibt sich für eine bestellte Trasse aufgrund von Baumaßnahmen, die nicht im Trassenangebot für die betreffende Trasse berücksichtigt wurden, ein vom ursprünglichen Trassenangebot abweichender Laufweg (Umleitung), so wird nur das Trassenentgelt für den Laufweg in Rechnung gestellt, der dem ursprünglichen Angebot zugrunde liegt.

Diese Regelung gilt nicht für Trassen, bei denen dem EVU zum Zeitpunkt der Annahme des Trassenangebots der veränderte Laufweg bereits bekannt war. In diesem Fall wird das Trassenentgelt für den tatsächlich genutzten Laufweg berechnet.

#### **6.2.3.9 Entgeltregelungen bei Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr im Personenverkehr**

Ist die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z. B. Bauarbeiten), unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) oder aus Gründen, die das EVU fahrzeug- und/oder personalbedingt zu vertreten hat, für einen vorübergehenden Zeitraum nicht verfügbar, greifen die Regelungen zum Schienenersatzverkehr (vgl. Ziffer 3.5.2) bzw. Busnotverkehr (vgl. Ziffer 4.3.4).

Ist aufgrund geplanter Maßnahmen die Einrichtung von Schienenersatzverkehr notwendig, so obliegt die Organisation des SEV dem jeweiligen EVU. Die Kosten für den SEV werden vollständig vom EVU getragen, Nutzungsentgelte für die Trasse entfallen während der Dauer der Maßnahme.

Die Einrichtung und Organisation von Busnotverkehr obliegt dem jeweiligen EVU. Die Kosten des Busnotverkehrs werden von der Partei getragen, deren Verantwortungsbereich die vorübergehende Nichtverfügbarkeit zuzurechnen ist. Die Verantwortlichkeit ergibt sich in Analogie zu den Regelungen des Anreizsystems zur Reduzierung von Störungen.

Nur in dem Fall, in dem die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG zuzurechnen ist, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die DB Netz AG, jedoch ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze. Die Anrechnung von Verspätungsminuten gemäß Anreizsystem zur Reduzierung von Störungen (vgl. Ziffer 6.2.2.1) sowie der Anspruch auf Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand gemäß Ziffer 6.2.3.7 sind ausgeschlossen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich des EVU zuzurechnen, hat dieses die Kosten des Busnotverkehrs zu tragen.

Gleiches gilt für den Fall, dass die Ursache der Nichtverfügbarkeit weder dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG noch dem eines EVU zugeordnet werden kann.

#### **6.2.3.10 Zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad**

Auf Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad gewährt die DB Netz AG zeitlich begrenzte Nachlässe gemäß § 23 Abs. 2 EIBV. Durch diese Nachlässe soll ein Anreiz zur Nutzung alternativer Laufwege mit niedrigem Auslastungsgrad gesetzt werden. Die Übersicht der entsprechenden Schienenwegabschnitte (Start- und Zielpunkt), die Höhe der entsprechenden Entgelte sowie die jeweiligen zeitlichen Begrenzungen finden sich in der Liste der Entgelte.

### 6.2.3.11 Entgeltregelung bei Angebotstrassen

Zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad kann die DB Netz AG auf solchen Strecken nach Fertigstellung des Netzfahrplans freie Kapazitäten gezielt in Form von vorkonstruierten Angebotstrassen vermarkten. Angebotstrassen erhalten einen Nachlass auf das reguläre Nutzungsentgelt. Die Nachlässe richten sich nach § 23 Abs. 2 EIBV. Die Einzelheiten hierzu finden sich in der Liste der Entgelte.

### 6.2.3.12 Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Nutzungsentgelt auf bestimmten Streckenabschnitten nach § 23 Abs. 2 EIBV, die für alle Zugangsberechtigten gelten.

Neue Eisenbahnverkehre müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Es handelt sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnen oder einen grundsätzlichen neuen Verkehrsdienst.
- Es handelt sich um einen neuen Verkehr, der mit einer Mindestanzahl von 10 Trassen je Fahrplanperiode verkehrt.

Von den Nachlässen zur Förderung neuer Eisenbahnverkehre sind folgende Schienenwege ausgenommen:

- Schienenwege mit einem Auslastungsfaktor für besonders stark ausgelastete Strecken gem. Ziffer 6.2.2.2 a) und
- Schienenwege, auf denen zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit niedrigem Auslastungsgrad gem. § 23 Abs. 2 EIBV gewährt werden.
- Rein umlaufbedingte Leer- und Lokzugfahrten.

Die Nachlasshöhe, die vom Nachlass ausgeschlossenen Streckenabschnitte sowie die jeweils zeitliche Begrenzung sind in der Liste der Entgelte geregelt.

### 6.2.4 Beschlossene oder vorgesehene Entgeltänderungen

Die DB Netz AG beabsichtigt unter Berücksichtigung der geltenden Fristen sowie in Abhängigkeit der jeweiligen marktlichen Rahmenbedingungen die Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen des Trassenpreissystems bedarfsweise weiterzuentwickeln.

Zum Zeitpunkt der Mitteilung der SNB 2012 an die Bundesnetzagentur liegen seitens der DB Netz AG noch keine über die Änderungen der Entgeltgrundsätze der SNB 2012 hinausgehenden konkreten Beschlüsse zur Weiterentwicklung künftiger Entgeltgrundsätze bzw. Entgelthöhen vor.

Bei der künftigen Fortentwicklung der Entgelthöhen wird die DB Netz AG neben der Entwicklung der wesentlichen Kostentreiber auch die Entwicklung der Verkehrsmärkte sowie die Erreichung der in § 14 Abs. 4 AEG adressierten angemessenen Rendite des Betreibers der Schienenwege berücksichtigen. Im Zeitraum 2007 - 2011 hat die DB Netz AG die Trassenentgelte durchschnittlich um 2,6% p. a. erhöht. Die Wirkung der Trassenpreiserhöhung kann dabei nach Verkehrsarten differenzieren.

### 6.2.5 Sonstiges

- Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB. Die Liste der Entgelte für Trassen wird gemäß der Fristenregelung nach EIBV in der Rubrik Trassen unter der Internetadresse [www.dbnetze.com/tps](http://www.dbnetze.com/tps) veröffentlicht oder auf Wunsch in Papierform versendet.

- Zukünftig können auch streckenbezogene Aufwendungen und spezifische Investitionsvorhaben bei der Berechnung der Entgelte besonders berücksichtigt werden.
- Bei der Festlegung der Entgelthöhen wird stets auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs angemessen berücksichtigt.

## 6.3 Zusatzleistungen

Zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG gehören die unter Ziffer 5.3 dargestellten Leistungen. Für die Entgeltbildung bei Zusatzleistungen sind folgende Entgeltgrundsätze maßgeblich: Die Entgeltbildung bei Zusatzleistungen erfolgt gegenüber jedem Zugangsberechtigten in nichtdiskriminierender Weise. Für bestimmte Leistungen werden die Entgelte kostenorientiert gebildet. Für andere Leistungen findet – auch aus Gründen der Praktikabilität und soweit dies innerhalb der Grenzen des Eisenbahnrechts zulässig ist – eine pauschale Preisbildung statt. Die einzelnen Entgelte ergeben sich aus der Liste der Entgelte, die nicht Bestandteil der SNB ist. Sie wird in der Rubrik Zusatzleistungen unter der Internetadresse [www.dbnetze.com/tps](http://www.dbnetze.com/tps) veröffentlicht.

### a) Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes

Im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als einer Stunde werden analog zum Anlagenpreissystem berechnet. Detaillierte Informationen zum Anlagenpreissystem entnehmen Sie bitte der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

### b) Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte

Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein gesondertes Entgelt gemäß Liste der Entgelte erhoben.

### c) Änderung von Trassen nach Erhalt des Trassenangebotes

Vom EVU/ZB veranlasste Änderungen nach Erhalt des Trassenangebotes werden mit einem einheitlichen, pauschalen Entgelt gemäß der Liste der Entgelte für Zusatzleistungen in Rechnung gestellt, wenn sie zu den in Ziffer 5.3 c) aufgezählten Anpassungen der Trassengrunddaten zählen, die stets zu einer Neu-/Umkonstruktion der zuletzt angebotenen Trasse führen. Für die Preiskalkulation dieser Zusatzleistung sind der durchschnittlich anfallende zusätzliche Personalaufwand für diese Änderungen sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich.

Werden mehrere der in Ziffer 5.3 c) dargestellten Änderungen, die stets zu einer Neu-/Umkonstruktion führen, zeitgleich übermittelt, so werden sie wie eine Änderung abgerechnet.

Sonstige Änderungen werden nicht bepreist.

### d) Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag nach der Liste der Entgelte für Zusatzleistungen in Rechnung gestellt wird. Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Stellwerksbesetzung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Solche Zeitzuschläge werden bei der Entgeltberechnung berücksichtigt.

Sofern mehrere EVU/ZB eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten EVU/ZB gleichmäßig aufgeteilt.

## 6.4 Nebenleistungen

Zu den Nebenleistungen der DB Netz AG gehören die unter Ziffer 5.4 dargestellten Leistungen. Für die Entgeltbildung bei Nebenleistungen sind folgende Entgeltgrundsätze maßgeblich:

Die Entgeltbildung bei Nebenleistungen erfolgt gegenüber jedem Zugangsberechtigten in nicht-diskriminierender Weise. Für bestimmte Leistungen werden die Entgelte kostenorientiert gebildet. Für andere Leistungen findet – auch aus Gründen der Praktikabilität und soweit dies innerhalb der Grenzen des Eisenbahnrechts zulässig ist – eine pauschale Preisbildung statt. Die einzelnen Entgelte ergeben sich aus der Liste der Entgelte, die nicht Bestandteil der SNB ist. Diese wird unter der Internetadresse [www.dbnetze.com/trassenpreise](http://www.dbnetze.com/trassenpreise) veröffentlicht.

Die Bestellformulare sowie die detaillierten Produktinformationen zu den einzelnen Leistungen werden unter der Internetadresse [www.dbnetze.com/nebenleistungen](http://www.dbnetze.com/nebenleistungen) veröffentlicht. Diese sind nicht Bestandteil der SNB.

### Fahrzeitberechnung

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG an, Fahrzeitberechnungen durchzuführen. Ergebnis einer Fahrzeitberechnung ist die reine Fahrzeit inklusive Regelzuschlag für eine gewünschte Strecke von A nach B ohne Berücksichtigung anderer Verkehre. Eine Fahrzeitberechnung trifft jedoch keine Aussage zur Fahrbarkeit innerhalb des gesamten Trassengefüges. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz.

### Betriebsprogrammstudie

Die DB Netz bietet ZB gem. § 14 AEG an, bestehende oder neue Betriebsprogramme nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Unter Zugrundelegung der vom Besteller übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbarer Fahrplan- und Infrastrukturdaten das bestellte Betriebsprogramm geprüft. Die Verrechnung dieser Beratungsleistung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz.

### Fahrplanstudie

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG an, Fahrplanstudien durchzuführen. Eine Fahrplanstudie ist eine Untersuchung, die dazu dient u. a. der Untersuchung von Auswirkungen bestimmter Infrastrukturzustände bzw. die Möglichkeit zur Integration von Trassenwünschen auf ein bestehendes oder voraussichtliches Trassengefüge zu bewerten. Die Verrechnung dieser Beratungsleistung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz.

### Trassenstudie

Die DB Netz AG bietet ZB nach § 14 AEG, die mit der DB Netz AG einen Grundsatz-INV abgeschlossen haben, an, zur Untersuchung von Trassierungsmöglichkeiten Trassenstudien zu einem fertig gestellten Netzfahrplan anzumelden.

Die Trassenstudie bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Anmelder der Trassenstudie für maximal vier Wochen reserviert. Wird während der Reservierungsdauer ein Antrag auf Benutzung der reservierten Trasse gestellt, ist dem Anmelder der Trassenstudie die Möglichkeit einzuräumen, seine Trassenstudie innerhalb von drei Werktagen selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln. Andernfalls verliert die Trassenstudie danach ihre Verbindlichkeit. Die Verrechnung dieser Beratungsleistung zu einzelnen Trassen erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz. Im Falle der Umwandlung der Trassenstudie in eine verbindliche Trassenanmeldung während der Reservierungsdauer wird kein Entgelt für die Trassenstudie berechnet.

### **Trassengrafik**

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG eine grafische Darstellung des Netzfahrplans (inkl. zeitnaher Ergänzungen) in Form von Trassengrafiken an. Diese enthalten die auf einem Streckenabschnitt enthaltenen Trassen in Form von Zeit-Wege-Diagrammen und vereinfachen dem EVU/ZB die Fahrlagenplanung. Je nach Umfang kann eine Trassengrafik mehrere Seiten umfassen. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt je nach Seitenanzahl zu einem in der Liste der Entgelte festgesetzten Satz pro Seite.

### **Leitsystem zur Netzdisposition Kunde (LeiDis-NK)**

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG das Informationssystem LeiDis-NK an. Mit LeiDis-NK wird dem Nutzer die aktuelle betriebliche Sicht auf seine Züge in Echtzeit visualisiert zur Verfügung gestellt. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt zu den in der Liste der Entgelte festgesetzten Sätzen.

### **Lizenz zur Datenabnahme**

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG die Lizenz zur Datenabnahme an. Über eine Datenschnittstelle werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen in Echtzeit elektronisch übertragen. Eine Berechtigung zum „Andocken“ an diese Schnittstelle erhält der Kunde durch den Erwerb der Lizenz zur Datenabnahme. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt individuell, gemäß dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.

### **Statistiken**

Die DB Netz AG bietet ZB gem. § 14 AEG Statistiken an. Über das Leitsystem zur Prozessanalyse werden die bei der DB Netz AG vorhandenen Zuglaufinformationen im Nachhinein ausgewertet und in Form von Statistiken für den Kunden aufbereitet. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt zu den in der Liste der Entgelte festgesetzten Sätzen.

### **Eisenbahnkarten**

Bei der DB Netz AG werden eine Reihe von unterschiedlichen Eisenbahnkarten vorgehalten. Im Internet kann unter [www.dbnetze.com/bestellformulare](http://www.dbnetze.com/bestellformulare) der aktuelle Kartenkatalog heruntergeladen werden. Dort sind auch die aktuellen Preise der Karten hinterlegt.

### **Gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte**

Die DB Netz AG stellt EVU gegen Entgelt gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte zur Verfügung. Für die Preiskalkulation des Produktes sind die Kosten der Rechnernutzung, Druck-, Reproduktions- und Personalaufwand, sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich.

### **Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)**

Die DB Netz AG bietet EVU, die mit der DB Netz AG einen Grundsatz-INV abgeschlossen haben, sowie Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, die Möglichkeit der Nutzung von GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railway) für die dispositive Kommunikation zwischen stationären Stellen und dem mobilen Personal an. Die Verrechnung dieser Informationsleistung erfolgt zu den in der Liste der Entgelte festgesetzten Sätzen.

### **Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen**

Mit der Zur-Verfügung-Stellung der Dispositionsarbeitsplätze sind konkret nachstehende Leistungen verbunden:

## Arbeitsplatzausstattung

- Standortspezifische Arbeitsgrundfläche mit BZ-konformer Möblierung und Montagemöglichkeit für bis zu vier Monitore
- Stromanschluss
- Anschlussmöglichkeit an externes IT-Netzwerk
- Festnetz-Anschlussmöglichkeit (DT AG)
- Netzeigene Leitung zum Anschluss eines ortsfesten GSM-R Fernsprechers (GeFo)

## Mitnutzung


- Pausenräume, Teeküchen (o. ä.)
- Toilettenräume
- Verkehrswege, Fluchtwege, Notausgänge
- Beleuchtungs-, Lüftungs-, Heizungs-, Feuerlösch- und Versorgungseinrichtungen

## Leistungen gegen zusätzliche Verrechnung

- Umbaumaßnahmen für die Bereitstellung des Arbeitsplatzes
- Neubau/Umbau Bedienplatz, Bedienplatzmöbel
- Umbau/Einbau Trennwände
- Planung/Bauüberwachung
- Errichtung unabhängige IT/TK Infrastruktur
- Neubau/Umbau Verkabelung

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltpflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen.

Die Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und im Internet unter [www.dbnetze.com/dispositionsarbeitsplaetze](http://www.dbnetze.com/dispositionsarbeitsplaetze) veröffentlicht. Für die Preiskalkulation sind die Kosten für die Erstellung, Instandhaltung, Reinigung, Energie, Personalaufwand, Leitungs- und Kapitalkosten sowie eine marktüblichen Rendite maßgeblich. Die Preise variieren in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Ausstattungen in den einzelnen Betriebszentralen. Das monatliche Entgelt setzt sich zusammen aus: Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplatz und LeiDis-NK Premiumversion sowie ggf. ein zusätzliches Entgelt für Umbaumaßnahmen.



Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN)

## 7 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG

### 7.1 Grundsätze des Vertragsverhältnisses

#### 7.1.1 Geltungsbereich

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG gelten für die gesamte Geschäftsverbindung, die sich aus der Anmeldung für die Nutzung von Zugtrassen („Trassennutzung“) sowie der Inanspruchnahme sonstiger nutzungsbezogener Leistungen/Lieferungen der DB Netz AG durch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland oder durch andere nach § 14 Abs. 2 und 3 AEG Zugangsberechtigte ergibt. Sinngemäß gelten alle nachstehenden Regelungen auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen gem. §§ 31 und 32 AEG, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne selbst EVU zu sein, soweit diese in gleicher Weise wie EVU/ZB gesetzlich berechtigt bzw. verpflichtet sind.

Die ABN sind als allgemeine Geschäftsbedingungen gemäß § 4 Abs. 2, Satz 1 EIBV Teil dieser SNB der DB Netz AG.

#### 7.1.2 Veröffentlichung und Änderungen der ABN

##### 7.1.2.1

Die ABN und Änderungen der ABN werden als Bestandteil der SNB im Internet veröffentlicht. Die Internetadresse wird jeweils im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Auf Verlangen des EVU/ZB sendet die DB Netz AG die ABN dem EVU/ZB zu. Änderungen teilt die DB Netz AG dem EVU/ZB schriftlich unter Verweis auf die Veröffentlichung mit. Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der ABN gelten die Fristen des § 4 Abs. 4 und 5 EIBV.

##### 7.1.2.2

Neufassungen und Änderungen der ABN werden von der Regulierungsbehörde überprüft. Die DB Netz AG ist verpflichtet, ausschließlich die von der Regulierungsbehörde akzeptierten ABN zu verwenden. EVU/ZB, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von Neufassungen oder Änderungen der SNB Partner eines laufenden Grundsatz-INV (Ziffer 7.1.3.1) sind, haben das Recht, diesen Vertrag vom Zeitpunkt der Veröffentlichung der SNB an mit einer Frist von einem Monat zum Monatsende des Monats, der dem Inkrafttreten vorangeht, mit Wirkung zum Inkrafttreten der SNB zu kündigen. Die DB Netz AG weist diese EVU/ZB in einem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht besonders hin.

#### 7.1.3 Abschluss der Verträge zur Nutzung von Trassen

##### 7.1.3.1

Vor der erstmaligen Anmeldung zur Nutzung von Trassen hat das EVU/der ZB mit der DB Netz AG einen Vertrag über die Infrastrukturnutzung abzuschließen, der die Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt („Grundsatz-INV“), Grundlage der auf dieser Basis abzuschließenden Einzelnutzungsverträge (Ziffer 7.1.3.2) ist und gleichzeitig die Nutzung von Serviceeinrichtungen regelt, für welche die gesonderten Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gelten. Die Regelungen dieses Grundsatz-INV werden Bestandteil der jeweils abzuschließenden Einzelnutzungsverträge. Im Einvernehmen mit den EVU/ZB kann die DB Netz AG eine Schiedsvereinbarung zur Lösung von Streitigkeiten mit diesen Vertragsverhältnissen in den Grundsatz-INV aufnehmen.

Dieser Grundsatz-INV stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG dar.

## 7.1.3.2

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der DB Netz AG und dem EVU/ZB kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.2.1.11.3 durch das EVU/den ZB.
- b) Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.2.2.10 durch das EVU/den ZB, spätestens jedoch gemäß Ziffer 4.2.2.7.2 mit der Übergabe der Teilangebote (z. B. durch Übermittlung einer Fahrplananordnung).

## 7.1.3.3

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrags wird dem EVU/ZB das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/ZB besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag bzw. Nutzungstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit der DB Netz AG zu vereinbaren.

## 7.1.3.4

Beabsichtigt das EVU, im Rahmen der Nutzung von Trassen aus Oberleitung oder Stromschiennen Traktionsstrom für die Zwecke der elektrischen Zugförderung zu entnehmen, dann ist zusätzlich zu dem Einzelnutzungsvertrag mit der DB Netz AG der Abschluss eines Vertrages mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen erforderlich, das die zur Versorgung des EVU mit Fahrstrom notwendigen Anlagen betreibt und die damit verbundenen Leistungen für das EVU erbringt. Kommt das EVU seiner Verpflichtung zum Abschluss eines solchen Vertrages mit dem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht nach, hat es keinen Anspruch auf Nutzung von Trassen, soweit die jeweils zur Nutzung bestimmten Schienenwege der DB Netz AG mit Oberleitung oder Stromschiennen ausgerüstet sind. Der Anspruch des EVU auf Nutzung von Trassen erlischt in Bezug auf die mit Oberleitung oder Stromschiennen ausgerüsteten Schienenwege der DB Netz AG mit Beendigung des Vertrages über die zur Versorgung des EVU mit Traktionsstrom erforderlichen Leistungen. Die Bestimmungen in Ziffer 7.1.5.2 finden entsprechende Anwendung. Soweit das EVU mit Antriebsformen, die keine Entnahme von Traktionsstrom erfordern (z. B. Diesel- oder Dampftraktion) verkehrt, ist der Abschluss eines Vertrages mit dem EIU, welches die zur Versorgung der EVU mit Fahrstrom erforderlichen Anlagen betreibt und die damit verbundenen Leistungen erbringt, nicht erforderlich.

## 7.1.3.5

Beabsichtigt das EVU, im Rahmen der Nutzung von Trassen an Personenbahnhöfen zu halten, hat das EVU zusätzlich zu dem Einzelnutzungsvertrag mit der DB Netz AG einen Stationsnutzungsvertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzuschließen, das die betreffenden Personenbahnhöfe betreibt und dem EVU die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen zur Erbringung eigener Eisenbahnverkehrsleistungen gewährt. In jedem Fall hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Nutzung der Personenbahnhöfe beim jeweiligen Betreiber des Personenbahnhofs gesondert anzumelden. Kommt das EVU seiner Verpflichtung zum Abschluss eines solchen Vertrages mit dem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht nach, hat es keinen Anspruch auf Nutzung von Trassen, welche Halte an den betreffenden Personenbahnhöfen vorsehen. Mit Beendigung des Vertrages über die Nutzung von Personenbahnhöfen erlischt der Anspruch des EVU auf Nutzung der Trassen, die Halte an diesen Personenbahnhöfen vorsehen. Die Bestimmungen in Ziffer 7.1.5.2 finden entsprechende Anwendung. Das EVU stellt die DB

Netz AG von jeglichen Ansprüchen Dritter im Zusammenhang mit der durch eigenmächtige Halte vorsätzlich verursachten Gefährdung und Verspätung frei.

## **7.1.3.6**

§ 12 EIBV bleibt unberührt.

## **7.1.4 Leistungsumfang**

### **7.1.4.1**

Die DB Netz AG stellt Trassen dem EVU/ZB im vertraglich vereinbarten Umfang für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe dieser Bedingungen zur Verfügung. Die von der DB Netz AG angebotenen Pflichtleistungen ergeben sich aus Kapitel 5.3 und 5.4 der SNB. Die Zusatzleistungen und Nebenleistungen finden sich in der Liste der Entgelte für Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### **7.1.4.2**

DB Netz wird den Leistungsumfang während der Netzfahrplanperiode nur verändern, wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird. Änderungen des Leistungsumfanges finden grundsätzlich nur jährlich zum Fahrplanwechsel und unter Berücksichtigung der Belange der Interessen EVU/ZB statt.

## **7.1.5 Umfang der Nutzung von Trassen**

### **7.1.5.1 Nutzungszweck**

Die Nutzung von Trassen ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Beabsichtigt das EVU hiervon – auch kurzfristig – abzuweichen, ist vorher die schriftliche Zustimmung der im Grundsatz-INV genannten Ansprechpartner der DB Netz AG einzuholen.

### **7.1.5.2 Nutzungsdauer**

Grundlage für die Dauer der Nutzung von Trassen sind die anhand der vertraglich vereinbarten Leistungen erstellten und dem EVU zur Verfügung gestellten Fahrplanunterlagen.

Das EVU hat die benutzten Trassen fristgerecht freizumachen. Überschreitet das EVU aus von ihm zu vertretenden Gründen die vereinbarte Nutzungsdauer, wird die DB Netz AG die Fahrzeuge des EVU entsprechend Ziffer 7.4 behandeln.

## **7.1.6 Nichtnutzung von Trassen**

### **7.1.6.1**

Bei Nichtnutzung von Trassen nach Abschluss des jeweiligen Einzelnutzungsvertrages wird sofort ein Entgelt bis zur vollen Höhe des jeweils vereinbarten Nutzungsentgeltes nach Maßgabe der Liste der Entgelte für Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung erhoben. Nähere Erläuterungen zu diesem Verfahren, insbesondere zum Stornierungsverfahren, finden sich in Ziffer 6.2.3.4 der SNB.

### **7.1.6.2**

Wird das Recht aus einem Einzelnutzungsvertrag innerhalb eines Monats nach Beginn der Netzfahrplanperiode oder des vereinbarten Nutzungsbeginns ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die das EVU/der ZB zu vertreten hat, ist die DB Netz AG berechtigt, den Einzelnutzungsvertrag nach Maßgabe des § 12 EIBV zu kündigen.

## 7.1.7 Genehmigungen, Erlaubnisse und Bescheinigungen

Das EVU/der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt weist gegenüber der DB Netz AG vor Abschluss des Grundsatz-INV (Ziffer 7.1.3.1) nach, dass es die für seine Verkehrsleistungen erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Bescheinigungen nach dem AEG besitzt, soweit dies erforderlich ist. Es teilt der DB Netz AG unverzüglich jede beantragte und erfolgte Änderung bzw. den Widerruf der Genehmigung, Erlaubnis oder Bescheinigung mit. Ziffer 2.2.1 bleibt unberührt. Sonstige ZB sind dafür verantwortlich, dass das von ihnen beauftragte EVU, über die erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Bescheinigungen nach dem AEG verfügt.

Grundvoraussetzung für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG ist die Zulassung als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt (§ 6 Abs. 1 AEG). Dazu wird – unbeschadet der Regelung für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 Abs. 8 AEG – eine Betriebsgenehmigung verlangt, die nach § 6 Abs. 2 AEG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen ist. Soweit Sie als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen will (§ 31 AEG), die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG benutzen wollen, bedürfen Sie hierfür einer Sicherheitsbescheinigung (§ 14 Abs. 7 AEG). ZB die ihrerseits keine Genehmigung oder Sicherheitsbescheinigung beantragen können, sind dafür verantwortlich, dass die von ihnen beauftragten EVU über diese Bescheinigung verfügen.

## 7.1.8 Infrastrukturqualität

### 7.1.8.1

Die wesentlichen Infrastrukturmerkmale entsprechen unter normalen Betriebsbedingungen während der Laufzeit des Einzelnutzungsvertrages unbeschadet Satz 2 dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck. Normale Betriebsbedingungen herrschen, solange auf dem betreffenden Streckenabschnitt keine Störungen oder unerhebliche Einschränkungen der Infrastruktureigenschaften auftreten.

Während der Laufzeit des Einzelnutzungsvertrags ist die DB Netz AG berechtigt, zwingende Maßnahmen zur Sicherung bzw. Instandhaltung der Infrastruktur zu ergreifen. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfanges ist vom EVU/ZB hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Vertragsschluss objektiv nicht absehbar waren, die Belange der EVU/ZB bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

### 7.1.8.2

Wird eine Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauchs der Infrastruktur und damit des vertragsgemäßen Zustandes durch ein EVU/ZB herbeigeführt, so erhält dieses EVU für diese Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauchs keine Minderung des Trassenpreises.

Das EVU/ZB sollte die Minderung der zugrundeliegenden Tatsachen unverzüglich, d. h. spätestens zwei Wochen nach der beeinträchtigten Trassenutzung, anzeigen. Unterlässt es die rechtzeitige Anzeige, so muss es nach Ablauf der Frist die tatsächlichen Voraussetzungen der Minderung nachweisen. Ziffer 6.2.3.7.2 bleibt unberührt.

### 7.1.8.3

Besondere, über die bestehende Infrastrukturqualität hinausgehende Ausstattungs- und Leistungswünsche des EVU/ZB sind hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der DB Netz AG zu vereinbaren.

#### 7.1.8.4

Eine Entgeltreduzierung nach dem Anreizsystem zur Verringerung von Störungen nach Ziffer 6.2 der SNB wird auf eine Minderung des Nutzungsentgelts gemäß Ziffer 6.2.3.7 angerechnet, sollten die Minderung und die Entgeltreduzierung auf derselben Ursache beruhen.

### 7.1.9 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

#### 7.1.9.1

Eine gesamthafte Übertragung der Rechte und Pflichten der DB Netz AG auf eine Beteiligungsgesellschaft der DB Netz AG, die ebenfalls als Infrastrukturbetreiber tätig ist, ist ohne Zustimmung des EVU/ZB zulässig.

#### 7.1.9.2

Im Falle des Abschlusses eines Grundsatz-INV nach Ziffer 7.1.3.1 oder einer Einzelnutzungsvereinbarung nach Ziffer 7.1.3.2 a) durch einen ZB, der nicht EVU ist, zeigt dieser der DB Netz AG unverzüglich, spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Abschlusses der Einzelnutzungsvereinbarung, an, welches von ihm gemäß § 6 Abs. 1 EIBV zu benennende EVU in die Rechte und Pflichten des ZB aus den genannten Verträgen an Stelle des ZB eintritt und zu welchem Zeitpunkt der Eintritt wirksam werden soll.

#### 7.1.10 Nutzermehrheit

Sind aus einem Vertragsverhältnis mehrere EVU/ZB berechtigt und/oder verpflichtet, haften diese hinsichtlich der von ihnen übernommenen vertraglichen Pflichten als Gesamtschuldner; ihnen obliegt die Beachtung kartell- und wettbewerbsrechtlicher Vorschriften.

---

## 7.2 bleibt frei

---

## 7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen

### 7.3.1 Grundsatz

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

### 7.3.2 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk

Für die Nutzung gilt neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen das netzzugangsrelevante bzw. das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG (Ziffer 2.3.4). Das für seine Verkehrsleistungen notwendige Regelwerk sowie gegebenenfalls weitere Unterlagen kann das EVU kostenfrei im Internet herunterladen.

Das

- netzzugangsrelevante Regelwerk finden Sie unter: [www.dbnetze.com/snb2012anlage2](http://www.dbnetze.com/snb2012anlage2)
- betrieblich-technische Regelwerk finden Sie unter: [www.dbnetze.com/regelwerke](http://www.dbnetze.com/regelwerke)

Für den Bezug gedruckter Exemplare gilt Ziffer 2.3.4. Bei der Zusammenstellung der Unterlagen berät die DB Netz AG das EVU.

### **7.3.3 Anforderungen an das Personal des EVU**

#### **7.3.3.1**

Das eingesetzte Personal des EVU, soweit es sich um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

#### **7.3.3.2**

Das EVU stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung von Zugtrassen bzw. sonstigen Anlagen und Einrichtungen erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie Kenntnisse der Richtlinien und Unterlagen besitzt.

#### **7.3.3.3**

Die DB Netz AG vermittelt auf Wunsch dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die Möglichkeit zum Erwerb der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse.

#### **7.3.3.4**

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

#### **7.3.3.5**

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU. Ziffer 7.1.9 bleibt unberührt.

### **7.3.4 Arbeitsschutz**

Das EVU/ZB und die DB Netz AG arbeiten im Sinne des § 8 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen.

Das EVU/ZB stellt sicher, dass seine Beschäftigten vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten in Betrieben der DB Netz AG und danach jährlich zum 01.06. hinsichtlich der Gefahren für ihre Sicherheit und Gesundheit angemessene Anweisungen erhalten haben. Das EVU/ZB weist dies ggf. nach. Die DB Netz AG behält sich vor, sich darüber i. S. des § 8 Abs. 2 Arbeitsschutzgesetz zu vergewissern.

### **7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Zugfahrten**

#### **7.3.5.1 Informationen der DB Netz AG an das EVU**

Die DB Netz AG stellt sicher, dass für das EVU unverzüglich ab Kenntnis vor Abfahrt des Zuges/der Züge Informationen über den Zustand der benutzten Infrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen bzw. Signalisierungsänderungen), soweit sie die von ihm angemeldete Trasse betreffen, bereit stehen.

Darüber hinaus informiert die DB Netz AG auf Wunsch des EVU über den Verlauf der Leistungserstellung im Rahmen des betrieblich-technischen Regelwerkes (bisheriger Fahrtverlauf, jeweiliger Standort des Zuges, Abweichungen vom Fahrplan).

## ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN FÜR DIE NUTZUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR DER DB NETZ AG

Die Informationen der DB Netz AG an die für die Betriebsleitung des EVU/ZB verantwortlichen Personen oder Stellen können auf Verlangen des EVU/ZB zusammengefasst oder lediglich bei Bedarf übermittelt werden.

Näheres regelt Ziffer 3.5 der SNB.

### 7.3.5.2 Informationen des EVU an die DB Netz AG

Das EVU stellt sicher, dass die DB Netz AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des EVU zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, nicht RIC/RIV-fähige Fahrzeuge; außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),
- d) andere, ggf. für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben. Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat das EVU der DB Netz AG rechtzeitig die Abfahrbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks im Sinne von Ziffer 7.3.2 zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der DB Netz AG in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung dieser Richtlinien, insbesondere eine abgeschlossene wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des EVU aus Ziffer 7.3.6 zu unterstellen.
- e) bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Zügen sind mindestens folgende Informationen zur Verfügung zu stellen:
  - Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagenummer enthalten ist,
  - UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4.1 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4.1 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
  - Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).

Die Zuverfügungstellung dieser Informationen vor Abfahrt eines Zuges ist nicht erforderlich, wenn das EVU der DB Netz AG die Informationen zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung schnell und uneingeschränkt zur Verfügung stellen kann. Hierzu ist es erforderlich, dass das EVU mindestens über eine durchgängig besetzte Leitstelle und ein EDV-System verfügt, aus dem die gespeicherten Informationen jederzeit abgerufen und der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden können.

### 7.3.5.3 Betriebliche Ansprechpartner

Im Grundsatz-INV sind die für die Disposition in Transport-/Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung (Telefon, Fax, Email - alternativ FFP-Server) unter normalen Betriebsbedingungen sowie bei Störungen in

der Betriebsabwicklung (Ziffer 7.4) festzulegen, soweit diese nicht in den Richtlinien gem. Ziffer 7.3.2 festgelegt sind. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer des Nutzungsverhältnisses erreichbar sein.

#### **7.3.5.4 Sonstiges**

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt über die Vollständigkeit des Regelwerks bzw. von Unterlagen im Sinne von Ziffer 7.3.2 und außerdem - auch während der Fahrt - über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten zu informieren.

Es stellt sicher, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der DB Netz AG entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, im Namen des EVU verbindliche Erklärungen abzugeben sowie betriebliche Entscheidungen zu treffen.

### **7.3.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU**

#### **7.3.6.1**

Die im Regelbetrieb zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Abnahme der EBO in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Strecken und Anlagen entsprechen, über eine Inbetriebnahmegenehmigung nach TEIV verfügen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein.

#### **7.3.6.2**

Andere als die für den Regelbetrieb verwendeten Fahrzeuge müssen ebenfalls den Vorschriften nach Ziffer 7.3.6.1 entsprechen und dürfen nur mit Zustimmung der DB Netz AG und nach Regelung der Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU Fahrzeuge ohne Zustimmung, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden.

#### **7.3.6.3**

Für die den Bestimmungen der EBO entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich das EVU verantwortlich. In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten insoweit als Fahrzeuge des EVU. Wird die DB Netz AG gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten in Anspruch genommen, gilt Ziffer 7.5.1, Satz 2 entsprechend.

#### **7.3.6.4**

Erfordert ein Verstoß des EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 7.3.2 oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des EVU, setzt das EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die DB Netz AG das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des EVU durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 7.3.7 gilt entsprechend.

### **7.3.7 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis**

#### **7.3.7.1**

Die DB Netz AG kann sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, ob

- a) das EVU den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,

- b) das EVU seinen - sich insbesondere aus den Ziffern 7.3.1 bis 7.3.4 ergebenden - vertraglichen Verpflichtungen nachkommt.

Zu diesen Zwecken kann das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der DB Netz AG in ihrem Betriebsführungsbereich, dem Personal des EVU Anweisungen erteilen und die Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten. Das Personal des EVU hat die Anweisungen der DB Netz AG zu befolgen.

#### **7.3.7.2**

Auf Nachfrage weist das EVU nach, dass es die ihm bzw. seinen Personalen obliegenden Verpflichtungen gemäß den Ziffern 7.3.2 und 7.3.3 erfüllt.

#### **7.3.7.3**

Die DB Netz AG bzw. das von ihr dazu legitimierte Personal kann, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (z. B. nicht bei Ausbildungs- oder Prüfungsfahrten des EVU) nach vorheriger Abstimmung in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

---

## **7.4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung**

### **7.4.1 Betriebsstörungen**

#### **7.4.1.1**

Betriebsstörungen umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse.

#### **7.4.1.2**

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat das EVU unverzüglich der DB Netz AG zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu erwarten sind.

#### **7.4.1.3**

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, informiert die DB Netz AG das EVU nach den Bestimmungen des betrieblich-technischen Regelwerkes (Ziffer 7.3.2).

#### **7.4.1.4**

Die DB Netz AG wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerkes (Ziffer 7.3.2) an.

### **7.4.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

#### **7.4.2.1**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (z. B. Verspätungen oder Umleitungen) insbesondere aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelt- oder Witterungseinflüssen, unabwendbaren Ereignissen und Arbeitskämpfmaßnahmen im Bereich der Vertragspartner sowie anderer Eisenbahnunternehmen gehören zum allgemeinen Betriebsrisiko. Sie gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners und berechtigen diesen nicht

zur Verweigerung seiner vertraglichen Rechte und Pflichten. Ziffer 7.1.8 dieser ABN und das Anreizsystem i. S. von § 21 Abs. 1 EIBV gemäß Ziffer 6.2.2.1 der SNB bleiben hiervon unberührt. Die DB Netz AG wendet die Richtlinien an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Richtlinien sind Bestandteil des betrieblich-technischen Regelwerks und können abgerufen werden unter:

[www.dbnetze.com/regelwerke](http://www.dbnetze.com/regelwerke)

## **7.4.2.2 Behandlung von Zugtrassen bei einer Verspätung von 20 Stunden oder mehr**

### **7.4.2.2.1.**

Eine zugewiesene Trasse verliert grundsätzlich bei einer Verspätung von 20 Stunden und mehr ihre Gültigkeit.

### **7.4.2.2.2.**

- a) Die DB Netz AG lässt keine Zugfahrt ab einem Zuganfangsbahnhof zu, wenn die Verspätung gegenüber dem Fahrplan 20 Stunden und mehr beträgt. Der Triebfahrzeugführer des betroffenen EVU bzw. Halters wird unverzüglich vom zuständigen Fahrdienstleiter der DB Netz AG über den Grund der Nichtzulassung der Zugfahrt verständigt.
- b) Wird dem zuständigen Fahrdienstleiter/Disponenten der DB Netz AG bekannt, dass ein sich im Lauf befindender Zug mit einer Verspätung von 20 Stunden und mehr in seinem Zuständigkeitsbereich verkehrt, ist zu veranlassen, dass der Zug zunächst in einem geeigneten Bahnhof zurück gehalten wird. Der Triebfahrzeugführer des betroffenen EVU bzw. Halters wird unverzüglich vom zuständigen Fahrdienstleiter der DB Netz AG verständigt.
- c) Soll ein Zug nach einem Aufenthalt in einem Bahnhof mit einer Verspätung von 20 Stunden und mehr weiterfahren, so hat der zuständige Fahrdienstleiter der DB Netz AG zunächst die Zustimmung zur Weiterfahrt zu verweigern. Der Triebfahrzeugführer des betroffenen EVU bzw. Halters wird vom Fahrdienstleiter verständigt.

In den Fällen gemäß a) bis c) benachrichtigt der Fahrdienstleiter der DB Netz AG die Betriebszentrale, die beim Trassenmanagement der DB Netz AG unverzüglich die Erstellung eines neuen Fahrplans bestellt. Es wird eine Zugnummer aus dem Kontingent der Betriebszentrale der DB Netz AG verwendet.

- d) In Einzelfällen, z. B. wenn der Zug bis zu seinem planmäßigen Endbahnhof nur noch eine kurze Wegstrecke zurückzulegen hat, kann die BZ entscheiden, dass der Zug seine Fahrt fortsetzt, ohne dass die Konstruktion eines neuen Fahrplans erforderlich wird.

### **7.4.2.2.3.**

Eine neue Trasse wird dem EVU bzw. dem Halter jeweils durch das Trassenmanagement der DB Netz AG unverzüglich zugewiesen.

## **7.4.2.3 Abwicklung von Zugtrassen vor den im Fahrplan angegebenen Zeiten (Zugfahrten vor Plan)**

### **7.4.2.3.1.**

Die im Fahrplan angegebenen Zeiten sind verbindlich, insbesondere die Abfahrtszeiten am Zuganfangsbahnhof soll vom EVU eingehalten werden.

#### 7.4.2.3.2.

- a) Ein Zug darf grundsätzlich nicht mehr als drei Stunden vor seiner fahrplanmäßigen Zeit vom EVU an die DB Netz AG übergeben werden. Hiervon kann abgewichen werden, wenn festgestellt wird, dass der Zug vom Vortag mit derselben Zugnummer keine Verspätung hat, die zur Dopplung der Zugnummer an diesem Tag führt.
- b) Soll eine Zugfahrt ab einem Zuganfangsbahnhof oder nach einem Unterwegsauftenthalt mehr als drei Stunden vor der im Fahrplan angegebenen Zeit („vor Plan“) verkehren, wird die Zugabfahrt nicht zugelassen. Der Triebfahrzeugführer des betroffenen EVU bzw. des Halters wird vom zuständigen Fahrdienstleiter über die Nichtzulassung seiner Zugfahrt verständigt und aufgefordert, sich mit der Leitstelle seines EVU in Verbindung zu setzen. Der Fahrdienstleiter benachrichtigt außerdem die Betriebszentrale.
- c) Die Leitstelle des EVU kann in den Fällen nach b) entweder eine neue Trasse mit einer früheren Abfahrtszeit bestellen oder veranlassen, dass der Zug zu einem späteren Zeitpunkt erneut abfahrtsbereit gemeldet wird. Kann die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse vollständig oder teilweise anderweitig vermarktet werden, wird kein bzw. nur ein anteiliges zusätzliches Trassenentgelt erhoben.
- d) Wird dem zuständigen Fahrdienstleiter/Disponenten der DB Netz AG bekannt, dass in seinem Zuständigkeitsbereich ein sich im Lauf befindender Zug gegenüber dem Fahrplan mehr als drei Stunden vor Plan verkehrt, ist zu veranlassen, dass der Zug im nächsten geeigneten Bahnhof zurückgehalten wird.
- e) In begründeten Ausnahmefällen, z. B. wenn es für die Flüssigkeit des gesamten Betriebsablaufs erforderlich ist und keine sonstigen betrieblichen Gründe dagegen sprechen, kann die Betriebszentrale - in Abstimmung mit der Leitstelle des EVU - entscheiden, dass eine Zugfahrt auch mehr als drei Stunden vor Plan durchgeführt wird. Die Entscheidung ist zu dokumentieren.

### 7.4.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die DB Netz AG trifft unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen EVU alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Infrastruktur vorsehen. Sie berücksichtigt Wünsche des EVU nach betrieblichen Dispositionen für seine Verkehre, soweit dies mit dem Ziel gemäß Satz 1 vereinbar ist, sich Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU nicht ergeben oder diese keine Einwendungen gegen solche Auswirkungen erhoben haben. Durch die ggf. notwendigen Umwegfahrten entstehen dem EVU keine zusätzlichen Trassenentgelte.

### 7.4.4 Gefahren für die Umwelt

#### 7.4.4.1 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des EVU zu umweltgefährdenden Emissionen oder werden umweltgefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in Infrastrukturbestandteile der DB Netz AG eingetragen oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich den jeweils zuständigen Fdl zu verständigen. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege, wobei diese Meldung die Verantwortung des EVU für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegenden gesetzlichen Pflichten (z. B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt lässt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG, Bahnhöfen oder Teilen von diesen notwendig, trägt das verursachende EVU die

Kosten. Das EVU führt alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind. Die DB Netz AG ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des EVU durchführen zu lassen. Ist eine Zuordnung nicht möglich, so bestimmt sich die Haftung nach Ziffer 7.5.2.

#### **7.4.4.2 Betanken von Schienenfahrzeugen**

Das EVU ist verpflichtet, seine Fahrzeuge nur an hierfür eingerichteten Stellen zu betanken, an denen mittels baulicher Anlagen ein ausreichender Gewässerschutz gewährleistet ist. Eventuelle Ausnahmen regelt die TRbF 30 (Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten; 30: Füllstellen, Entleerstellen und Flugfeldbetankungsstellen, Ausgabe Februar 2002, ist im (Bundesarbeitsblatt (BArbBl.) 2/2002, S. 66). Im Falle eines Verstoßes hat das EVU der DB Netz AG eventuelle Schäden zu ersetzen und die DB Netz AG von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen.

#### **7.4.4.3 Inanspruchnahme der DB Netz AG als Zustandsstörerin**

Ist die DB Netz AG ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt das EVU die der DB Netz AG entstehenden Kosten. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

---

## **7.5 Haftung**

### **7.5.1 Grundsatz**

#### **7.5.1.1**

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit diese Nutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

#### **7.5.1.2**

Im Verhältnis zwischen DB Netz AG und EVU/ZB wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

### **7.5.2 Unbekannter Schadensverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, durch welchen Vertragspartner ein Schaden bei Dritten verursacht worden ist, haften beide Vertragspartner zu gleichen Teilen. Haften weitere EVU aufgrund dieser Klausel für das betreffende Schadenereignis, ist dies bei der Bemessung des Haftungsbetrags entsprechend zu berücksichtigen.

### **7.5.3 Haftpflichtversicherung**

Das EVU weist vor Aufnahme des Verkehrs nach, dass es eine den Anforderungen der Eisenbahn-Haftpflichtversicherungsverordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen hat, die sich - gleich aus welchem Rechtsgrund - ergeben können. Es weist den Fortbestand zum 01.06. jedes Jahres nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der DB Netz AG unverzüglich an.

## 7.6 Nutzungsentgelt

### 7.6.1 Berechnungsgrundlage

Grundlage für die Entgeltberechnung der DB Netz AG ist die jeweils gültige Liste der Entgelte für Trassen.

### 7.6.2 Umsatzsteuer

Vom EVU/ZB zu zahlende Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### 7.6.3 Zahlungsbedingungen/Fälligkeit

Zahlungen sind auf ein von der DB Netz AG zu bestimmendes Konto auf Kosten des EVU/ZB zu überweisen, werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 20 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu zahlen. Entgelte, die für Teile eines Kalendermonats zu berechnen sind, werden für jeden Tag mit grundsätzlich 1/30 des monatlichen Preises berechnet. Näheres regelt die jeweilige Liste der Entgelte.

### 7.6.4 Ausschluss von Einwendungen

Einwendungen des EVU gegen die in Rechnung gestellten nutzungsabhängigen Preise oder Preisbestandteile hat es binnen sechs Wochen nach Zugang der Rechnung der DB Netz AG schriftlich anzuzeigen. Die Unterlassung rechtzeitiger Einwendungen gilt als Genehmigung. Die DB Netz AG wird in ihren Rechnungen auf die Folgen einer unterlassenen rechtzeitigen Anzeige besonders hinweisen. Gesetzliche Ansprüche des EVU bei begründeten Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

### 7.6.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen

#### 7.6.5.1

Die DB Netz AG verlangt, für ihre Leistungen von den EVU/ZB, mit Ausnahme der in § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG genannten, angemessene Sicherheitsleistung im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des EVU/ZB bestehen. Zweifel hieran bestehen:

- a) wenn das EVU/ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
- c) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft eines zugelassenen Unternehmens für Wirtschaftsprüfung und Inkasso (z.B. Creditreform),
- d) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des EVU/ZB,
- e) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität nahe legen, wie z. B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB Netz AG bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.

#### 7.6.5.2

Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von einem Monatsentgelt. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich aus dem für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt. Sollte sich ein solches Monatsentgelt nicht ermitteln lassen, ist auf die durchschnittliche Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden Monatsentgelts abzustellen.

#### 7.6.5.3

Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel gestellt werden, insbesondere durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder Bankgarantie jeweils auf erstes Anfordern einer in der Europäischen Union ansässigen Großbank gestellt werden, wobei die Insolvenzsicherheit Voraussetzung für die Akzeptanz dieser Sicherheit durch die DB Netz AG ist.

#### 7.6.5.4

Kommt das EVU/ZB einem nach Ziffer 7.6.5.1 berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die DB Netz AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

#### 7.6.5.5

Das EVU/ZB kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung ist die DB Netz AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Vorauszahlung erbracht ist.

#### 7.6.5.6

Die Vorauszahlungen werden immer in voller Höhe des Nutzungsentgelts oder in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet, wobei für die Ermittlungen der Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat Ziffer 7.6.5.2 entsprechend gilt. Sie sind mindestens fünf Bankarbeitstage vor Fälligkeit der jeweiligen Gegenleistung zu erbringen und werden bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet.

Die Verpflichtung zu Vorauszahlungen im Wege von Abschlagszahlungen, die mit einem EVU zur Vereinfachung der Abwicklung des Zahlungsverkehrs vereinbart werden, bleibt von dieser Vorschrift unberührt.

#### 7.6.5.7

Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB Netz AG werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

#### 7.6.5.8

Die DB Netz AG ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen.

#### 7.6.5.9 Abrechnung von Trassen mit einer Verspätung von 20 Stunden oder mehr

Im Falle einer Verspätung von 20 Stunden oder mehr und Zuweisung einer neuen Zugtrasse nach Ziffer 7.4.2.2.3 wird die ursprünglich angemeldete Trasse abgerechnet.

### 7.6.6 Verzug

#### 7.6.6.1

Befindet sich das EVU/der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung weiterhin im Verzug (§ 286 BGB) und kommt es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungs-

pflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB Netz AG aus der Sicherheit (Ziffer 7.6.5.3) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gemäß Ziffer 7.4 geltend machen, sofern die Forderungen der Höhe und dem Grunde nach unbestritten sind. Ansonsten ist die DB Netz AG berechtigt, Vorkasse gemäß Ziffer 7.6.5.6 zu verlangen. Einer weiteren Ankündigung bedarf es nicht.

### **7.6.6.2**

Bei Zahlungsverzug hat das EVU/ZB Verzugszinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz zu zahlen. Des Weiteren werden für jede schriftliche Mahnung pauschalierte Mahnkosten gemäß Liste der Entgelte für Trassen erhoben.

### **7.6.7 Ungerechtfertigte Preisvorteile**

Preisvorteile aufgrund der Liste der Entgelte für Trassen werden widerrufen, wenn ihre Voraussetzungen nicht erfüllt werden oder entfallen sind. Zu Unrecht gewährte Preisvorteile sind zurückzuzahlen.

### **7.6.8 Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner**

Das EVU/der ZB kann gegen Forderungen der DB Netz AG nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

# Stichwortverzeichnis

<b>A</b>		
Abnahme nach § 32 EBO .....	6	
Allgemeine Geschäftsbedingungen .....	5, 67	
Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R).....	64	
Anmeldefrist .....	27	
Anreizentgelt .....	55	
Anreizsystem .....	51	
Arbeitsschutz .....	72	
Auslastungsfaktor .....	56	
außergewöhnliche Transporte <b>10, 36, 37, 43, 73</b>		
<b>B</b>		
Baumaßnahmen .....	22, 23, 34, 39, 60	
Baustellen .....	14	
Begegnungsverbot.....	17	
Berechtigte Beanstandungen.....	30	
Besondere Schienenwege .....	18, 19	
betrieblich-technisches Regelwerk .....	8, 71	
Betriebsprogrammstudie .....	44, 63	
Betriebsverfahren.....	8, 25	
Bonitätsprüfungen .....	79, 80	
Brückenöffnungszeiten .....	18	
Brückenrestriktionen .....	18	
Buchfahrpläne .....	64	
Busnotverkehr .....	22, 38, 60	
<b>D</b>		
Dampflokomotiven .....	16	
Dispositionsarbeitsplätze .....	45, 64	
<b>E</b>		
Eisenbahnbetrieb .....	5, 8, 67, 70, 77	
Eisenbahnkarten .....	44, 64	
Entgeltgrundsätze .....	1, 2, 46, 48	
Entgeltminderung.....	58, 60	
Entgeltnachlässe.....	60	
Entscheidungsverfahren .....	29	
<b>F</b>		
Fahrplanstudie .....	44, 63	
Fahrzeitberechnung .....	44, 63	
<b>G</b>		
Gefahren für die Umwelt .....	77	
Gefahrgut .....	5, 11, 16	
Gelegenheitsverkehr ...	27, 28, 31, 32, 33, 34, 44, 68	
Geltungsbereich.....	1, 6, 67	
Geltungsdauer .....	2, 36	
Grundsatz-INV ... V, 5, 26, 67, 69, 70, 71, 73		
GSM-R .....	7, 45	
<b>H</b>		
Haftung .....	78	
Höchstpreisverfahren.....	29	
<b>I</b>		
Inbetriebnahme .....	6	
Infrastruktur ..	1, 2, 12, 21, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 38, 39, 46, 60, 68, 70, 72, 77	
Infrastrukturqualität.....	70	
Instandhaltung.....	17, 21, 22, 39, 64, 70, 74	
<b>J</b>		
Jahresnachweis.....	56	
<b>K</b>		
Kapazitätszuweisung.....	26	
Kappungsgrenze .....	55	
Kodierungen .....	52	
Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Fahrweg .....	6	
Koordinierungsverfahren .....	19, 28, 29	
<b>L</b>		
Längere Güterzüge .....	14	
Leistungen1, 8, 22, 43, 44, 45, 67, 68, 69, 79		
Leitsystem zur Netzdisposition Kunde . V, 44, 64		
Leitsystem zur Netzdisposition Kunde (LeiDis-NK).....	44	
Lizenz zur Datenabnahme .....	44, 64	
<b>M</b>		
Mängel.....	58	
Minderungsverlangen.....	58	
<b>N</b>		
Nebenleistungen .....	43, 44, 45, 63, 69	
Netzbeschreibung .....	12	
Netzfahrplan .....	26, 27, 30, 31, 34, 44, 68	
Netzfahrplanentwurf .....	30	
netzzugangsrelevantes Regelwerk . VII, 8, 16		
Notfallleitstelle .....	38	
Notfallmanagement .....	38	
Nutzermehrheit.....	71	
<b>O</b>		
Offenlegung von Rahmenverträgen .....	57	
<b>P</b>		
Pflichtleistungen .....	43, 48, 69	
<b>R</b>		
Rechte und Pflichten .....	71, 75, 76	
Reduzierungsentgelt .....	58	
Regelwerk .....	7, 8, 9, 26, 38, 71	
Regionalfaktoren .....	46, 48	
RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) .....	1	
Richtlinie.....	V, 7, 17, 36	
<b>S</b>		
Schweiz .....	2	
Schwellwerte .....	54	
Sicherheit .....	6, 8, 71, 72, 75, 80, 81	
Sicherheitsleistung .....	80, 81	
Statistiken.....	44, 64	
Stellungnahme .....	2, 31	
Stornierung.....	57	

Störungen ..	<b>37, 38, 39, 51, 60, 70, 73, 75, 76</b>
Streckenklassen.....	<b>18</b>
Streckenöffnungszeiten .....	<b>21, 44, 62</b>
Stundennachweis.....	55
<b>T</b>	
Tagesnachweis .....	55
Trassenanmeldung	<b>10, 26, 28, 30, 32, 37, 68</b>
Trassenanmeldungen .....	26
Trassengrafik .....	<b>44, 64</b>
Trassenpreissystem .....	<b>46, 48</b>
Trassenstudie .....	<b>44, 63</b>
Tunnelrestriktionen .....	<b>17</b>
<b>U</b>	
Überlastete Schienenwege .....	20
<b>V</b>	
Verfügbarkeit.....	<b>21</b>

Veröffentlichung .....	<b>2, 67</b>
Verzug .....	<b>80</b>
Vorauszahlung .....	<b>79, 80</b>
Vorauszahlungen .....	80
<b>W</b>	
Weisungsbefugnis .....	<b>74</b>
Wochennachweis .....	56
<b>Z</b>	
Zahlungsbedingungen.....	30, <b>79</b>
Zugangsbedingungen.....	<b>1, 5, 6, 9</b>
Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken.....	<b>8</b>
Zusatzleistungen .....	<b>36, 43, 62, 69</b>
Zuweisung von Zugtrassen .....	<b>19, 27, 43, 57</b>